



Commission Circulation et voirie Salle Saint Bruno, le 9 février 2010

Les présents :

Elisabeth Carteron, Christiane Izel et Frédéric Remongin (CQ Lariboisière Saint-Vincent-de-Paul) ; Sylvie Fouillet (CQ La Chapelle-Marx-Dormoy) ; Frédéric Héran, Rolland Gérard-Garand et Nicolle Fernandez (CQ Louis Blanc Acqueduc) ; Ise Thély-Muller (CQ Trudaine-Rochecouart) ; Pascal Rigaux (MBD 18^e) ; Olivier Ansart, Odile Thévenin et Denis-Jacques Salem (ASA Paris-Nord-Est 18) ; M. et Mme Segal, Yamina Lounici et Antoine Follin (Action Barbès, comme d'autres présents déjà cités...) ;
excusé : Pierre Prades (CQ Château d'eau Lancry)

Ordre du jour :

1. L'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite.
2. Les flux entrant dans Paris par l'axe La Chapelle – Marx-Dormoy
3. Le stationnement des deux roues motorisés ou non, observation et méthode.

Compte-rendu de la réunion :

1. l'accessibilité à la voirie des personnes à mobilité réduite:

La présentation est visible sur

<https://docs.google.com/presentation/edit?id=0AbNzMbpm2uk4ZGQycWpxNV8xMDhmMnF4ZDdnNg&hl=en>

Christiane Izel est professionnellement très avertie et compétente dans le domaine de l'accessibilité PMR à la voirie et participe, par ailleurs, à la commission accessibilité à la Mairie du 10^e. Une telle commission est en cours de constitution à la Mairie du 18^e, précise Sylvie Fouillet.

Elisabeth informe que cette présentation peut être exploitée en conseil de quartier, et que Christiane Izel, en fonction de ses disponibilités, est prête à participer aux réunions.

Lors du débat qui suit la présentation, des questions sont posées :

- Eclairage des vélos : les cyclistes sont-ils suffisamment éclairés la nuit en ville ? Il faut voir, mais surtout être vu ! Les normes de construction applicables aux cycles sont totalement insatisfaisantes.
- Dispositifs sonores sur voirie : ceux-ci ont leurs limites d'efficacité. Les failles viennent de leur entretien, plus ou moins bien assuré par les pouvoirs publics ; les réactions des riverains les supportent mal sur le long terme ; les dégradations diverses subies ; les annonces des dispositifs sont mal discriminées dans le bruit de l'environnement urbain ;
- Perspective de ces dispositifs : il faut savoir que l'équipement des traversées est obligatoire lors de leur réaménagement. Le déclenchement s'opère par une télécommande confiée aux personnes aveugles ou malvoyantes, on pourrait imaginer que l'information leur soit diffusée par cet appareil et non dans l'environnement. Le principe du vibreur est par ailleurs très répandu dans certains pays (par ex en Suisse) et semble donner satisfaction.
- Autre perspective : la réduction de la vitesse de circulation. On parle généraliser la vitesse maximale de 30 km/h à Strasbourg, ville pionnière en France dans le traitement des nuisances urbaines.

A propos des marches exploratoires qui ont eu lieu dans certains arrondissements :

Christiane Izel est réservée sur l'intérêt de ces marches, qui ont lieu « en fauteuil roulant » (plutôt avec..), d'une part, parce que les PMR sont diverses, pas seulement en fauteuil roulant : ce sont toutes les personnes porteuses d'un handicap sensoriel (malvoyantes, malentendantes), d'un handicap moteur permanent ou temporaire, d'un handicap intellectuel, mais aussi les personnes avec jeune enfant ou avec poussette, ou encore les personnes âgées qui parfois cumulent plusieurs des handicaps cités, et d'autre part, parce que les personnes handicapées sont formées au déplacement en fonction de leur handicap et des équipements dont elles disposent (fauteuil roulant, canne blanche, etc) ce qu'une personne occasionnellement en fauteuil roulant ou les yeux bandés ne maîtrise pas. D'où les limites de l'expérience, pour repérer les points noirs de la voirie.

2. les flux entrant dans Paris par l'axe La Chapelle Marx-Dormoy :



La présentation est visible sur

<https://docs.google.com/leaf?id=0B7NzMbpm2uk4ZTU0YzI2N2ItODhkZC00Nzc2LTg5MmMtZTFINDg2MDAwMDQ0&hl=en>

La présentation a pour but d'observer les flux entrant dans Paris par les portes de La Chapelle, surtout, mais sans négliger les portes les plus proches, portes de Clignancourt et d'Aubervilliers, et de recueillir les analyses des riverains, les membres des conseils de quartiers limitrophes et des associatifs, et avec leur soutien, tenter de relancer la Ville pour un aménagement de ces axes, et au final, le réaménagement du boulevard de La Chapelle, promis dans la campagne des dernières municipales.

Rappelons que la rue de la chapelle et la rue Marx Dormoy sont des axes préfectoraux.

Au cours du débat, il apparaît que les chiffres des flux circulatoires sont mal connus à l'entrée dans Paris, porte de La Chapelle, et sur l'axe rue de La Chapelle – rue Marx-Dormoy.

→ AB propose que nous demandions des comptages à Dominique Lamy, élu du 18^e, chargé des déplacements, qui est favorable à l'aménagement souhaité.

→ Frédéric Héran préconise que nous comptions nous-mêmes les véhicules, opération qu'il connaît bien et qui a l'avantage d'être assez facile à organiser.

→ que les volontaires se fassent connaître.

AB a toutefois eu connaissance de chiffres récents (nov 2009) relevés rue Philippe de Girard, côté 10^e : 9 300 véh./jour entre le bd de La Chapelle et la rue Louis Blanc. On peut estimer que les chiffres ne sont pas inférieurs avant la traversée du boulevard. Frédéric Héran précise que dans ce quartier « vert » du 10^e circulent 28 000 véhicules par jour !

Sylvie Fouillet fait remarquer que de nombreux CQ ont eu lieu sur le problème de la circulation, c'est une préoccupation récurrente. Elle recommande de faire des captures d'images aériennes sur le site « citadin », qui illustrent bien les encombrements. Voir aussi le site accidentologie de la Ville de Paris.

Près du carrefour Barbès, des idées avaient été émises pour alléger la présence automobile : - des prix préférentiels dans les parkings Vinci compensés par les magasins de vêtements de cérémonies qui attirent des foules de clients, de grande banlieue et de départements au nord de Paris, notamment en fin de semaine. – utilisation du parking de la Porte de La Chapelle (mais on apprend que la concession n'a plus qu'un an devant elle...). – Frédéric Héran suggère des sondages auprès des clients des boutiques de cérémonie afin d'avoir une idée du % venant en voiture.

Sur l'axe Chapelle : les habitants notent un accroissement du trafic les jours où le Marché de Saint-Ouen (les puces) est ouvert, sans doute une anticipation par les automobilistes de l'embouteillage autour de la Porte de Clignancourt.

Sur les sites attractifs qui expliquent l'intensité du passage sur l'axe Chapelle : Mme Fernandez ajouterait Montmartre et Pigalle.

Concernant le marché Dejean, autre lieu attractif, on apprend que le projet, déjà ancien mais à gestation difficile, du marché des Cinq continents aurait trouvé l'approbation du maire d'Aubervilliers, mais pas encore celui du président de la communauté d'agglomération de Plaine Commune, Patrick Braouezec, sur le territoire de laquelle le marché devrait s'implanter. Daniel Vaillant a toujours soutenu ce projet pour libérer le quartier de Château rouge des encombrements, des problèmes sanitaires, des ventes à la sauvette...

Pascal Rigaux, de MBD 18^e, informe des prochaines modifications des sens de circulation dans la rue des Poissonniers, qui cachait un itinéraire malin, à la suite d'un changement de sens. Ce serait une entrée de plus soit 5/6 000 véhicules jour.

M. Héran signale que l'agence de la mobilité avait eu l'idée de limiter les entrées de voitures dès les périphériques, sachant que les déplacements dans Paris ne dépassent pas 20% de l'ensemble de la circulation. Il ne croit pas que ces restrictions nuisent à l'activité économique, comme tentent toujours de le faire croire les associations de commerçants, traditionnellement opposées à toute réduction de la place de la voiture dans la ville. Il insiste sur le goulot d'étranglement que présente la voirie à l'entrée dans la rue de La Chapelle, au niveau du carrefour avec les rues Raymond Queneau et de Boucry.

Rebondissant sur cette constatation, Sylvie Fouillet rappelle qu'il avait été proposé dans un des CQ sur ce thème de créer une boucle circulatoire avec une entrée par la rue d'Aubervilliers, et une sortie par l'axe Chapelle, afin d'éviter les conflits de sens. Il semble que Porte de Bagnolet on expérimente cette solution (à vérifier : suis allée voir sur *Google maps*, a priori, il y a une voie d'entrée et deux voies de sortie aussi si bien rue Belgrand que rue de Bagnolet, ce qui limite l'entrée des voitures vers le centre de Paris, via la place Gambetta ou par la rue de Charonne).

Olivier Ansart évoque à son tour le projet Pajol, projet d'envergure, qui ne manquera pas d'attirer des flux nouveaux. Il souligne qu'il est difficile de sensibiliser les élus à une étude plus fine et plus globale, alors que les voies autour de l'axe La Chapelle sont également très encombrées. Il faut un schéma de déplacements.

Denis Salem émet l'idée optimiste que la refonte totale de l'échangeur de La Chapelle pourrait transformer la donne d'ici 2015. Arrivée aussi du T3.

Mais d'ores et déjà, on pourrait rappeler aux élus et notamment à Daniel Vaillant que son programme des municipales comprenait le réaménagement du boulevard de La Chapelle. Elisabeth Carteron lit les articles du programme de 2008 qui en fait état.

- restructuration complète de la porte de La Chapelle
- requalification de la rue de La Chapelle
- transformation des rues de La Chapelle et Marx Dormoy, du carrefour de La Chapelle ainsi que du boulevard de La Chapelle. Ces aménagements se feront en lien avec la mairie du 10^{ème}.
- réhabilitation du bd de La Chapelle.

Nous nous accordons pour dire qu'il est important d'avoir tous les appuis disponibles pour appuyer cette relance :

- M. Héran tente de contacter le CQ Grange aux belles,
- M. Rigaux se renseigne pour le 19^e.

Mme Fouillet ajoute que nous devons demander l'extension de la rénovation du boulevard de La Chapelle vers Stalingrad, comme elle a été faite depuis la place Clichy jusqu'à Barbès.

Nous passons à la lecture du projet de lettre au maire de Paris : elle est acceptée avec un ajout à propos des usagers, en plus des riverains. AB se charge de recueillir les signatures des représentants des associations présentes et de la faire parvenir dans les meilleurs délais. (voir en annexe le texte de la lettre). Ce courrier pourrait donner lieu, un peu plus tard et avec effet de relance, à des propositions de vœu dans les CQ. Faire monter la pression semble un objectif que tout le monde partage, même si le choix actuel des politiques, en raison des budgets serrés, n'est pas de favoriser les périphéries. Elisabeth Carteron rappelle qu'Action Barbès attend la prochaine réunion du comité de pilotage Barbès (prévue initialement le 18 février et repoussée à une date ultérieure); cette réunion sera l'occasion de demander des réponses à notre courrier. Si nous n'obtenons pas de réponse, il est convenu de relancer début avril. La prochaine réunion de la commission circulation sera fixée en fonction de la réponse de l'Hôtel de Ville.

Nous passons en revue les autres points de voirie auxquels les personnes présentes sont sensibles :

- Mme Fernandez souhaite la suppression des cars de tourisme dans Paris et propose qu'on se rapproche du collectif des riverains ou/et de Déclit 17-18.
- M. Héran propose qu'on mobilise aussi les centres sportifs et d'animation dont il est question pour une implantation sous le viaduc.
- M. Gerard-Garand évoque le projet du 10^e sur le réaménagement du haut de la rue du Fg St Denis dont Elise Flajgeles a dit qu'il était relancé Qu'en est-il du projet d'implanter des déchetteries sous le viaduc du métro aérien ? sans doute une source de nouvelles circulations automobiles si elles sont ouvertes au public..

Remarques :

M. Ansart considère que le discours des budgets à sec est irrecevable. Il faut insister. Il y a des fonds pour d'autres projets...

Mme Carteron souligne qu'on a mis en copie Denis Baupin, malgré son peu de pouvoir actuel, ne serait-ce que pour rappeler les promesses environnementales de la municipalité.

Mme Fouillet se souvient d'un vœu de Daniel Vaillant voté en Conseil de Paris sur le calendrier des travaux de l'aménagement de la place de La Chapelle (déc. 2006 ?) → le retrouver (me le transmettre, merci)

Il reste à organiser les comptages sur place, si nous voulons vraiment les mener directement....

3. Le stationnement des deux-roues motorisés ou non



La présentation n'est pas en ligne, mais une des feuilles de démonstration réalisées dans le haut du 9^e (voir carte ci-dessus) est visible sur

<https://docs.google.com/presentation/edit?id=0AbNzMbpm2uk4ZGQycWpxNV8xNjVjamtzMnFkag&hl=en> .

Le problème de l'occupation des trottoirs par les cycles se pose différemment selon les quartiers. Dans le 9^e, par exemple, il est souvent évoqué en CQ. Dans le 10^e, où de nombreuses requalifications de voirie ont été réalisées lors de la précédente mandature, les aires de stationnement sont disponibles un peu partout et les cyclistes et motocyclistes n'envahissent pas les trottoirs. Toutefois, le parvis de la gare du Nord, récemment aménagé, n'offre pas assez d'espace pour les deux roues et les riverains s'en plaignent.

Une autre question se pose, et c'est la formulation de Pascal Rigaux de MBD : cherchons-nous à développer les motos ? En effet, les aires pour les vélos sont de fait plus rares et il est parfois fastidieux d'aller accrocher son vélo à l'autre extrémité du quartier pour respecter le règlement ! Les responsables de cette partie sur le stationnement vélo+moto ne sont pas allés photographier le 18^e, faute de temps, et un reportage apporterait plus de renseignements sur les besoins réels de ce côté-là.

Elisabeth : quelles sont les conclusions que je pourrais tirer de tout cela ???

Tu m'aides un peu, j'en ai marre et je me gèle à ne pas bouger... bien que la température arrive bientôt à 19°... mais pas partout...

Ce travail de repérage pourrait aussi être repris dans les commissions des CQ. Là aussi, il faut du temps et des volontaires.

4 une brève sur les doubles sens cyclables

La vidéo de la mairie de Paris, prévue, mais non diffusée vu le temps restant, est visible sur http://www.dailymotion.com/video/xbze66_a-velo-les-sens-interdits-c-est-per_lifestyle (court : 2 minutes)

Dans le 10^e une réunion a eu lieu le 18 janvier en présence de la cheffe de la section territoriale de voirie du 10 et Elise Flajeges, mais rien de semblable ne semble venir dans les deux autres arrondissements limitrophes.