

# Réunion sur le Projet de Déplacements de Paris (PDP)

(16/11/05)

*Ce compte rendu a été rédigé par Barbara BLOT*

La séance est ouverte à 19 h 15.

Les intervenants : MM. BAUPIN (chargé des transports à la Mairie de Paris), BOUTAULT (maire du 2<sup>e</sup>), LEGARET (maire du 1<sup>er</sup>), HAIDENBAUM (maire du 3<sup>e</sup>), Mme BERTINOTTI (maire du 4<sup>e</sup>), M. CAUVIN et M. ROY (la Voirie).

Etaient présents dans la salle : M. LE GARREC, M. CONTASSOT.

M. BOUTAULT qui animait la réunion, a ouvert la séance en évoquant la complexité des déplacements (plusieurs modes de transports) et en posant la grande question : comment diminuer la place de la voiture à Paris ?

M. LEGARET a souligné qu'il n'était pas responsable de la politique de la majorité municipale du 2<sup>e</sup> dans le domaine des transports, mais qu'il était d'accord pour diminuer la pression de la voiture. Il a dit que le but de cette réunion était d'écouter les habitants des quartiers centraux de Paris.

M. HAIDENBAUM a dit que cette rencontre est le début d'une série de réunions et de débats qu'il va organiser dans son arrondissement. Pour lui le plus important est d'améliorer les transports en commun et de créer des places de parkings pour les résidents du 3<sup>e</sup>.

Mme BERTINOTTI s'est félicité que, malgré de différentes couleurs politiques, tous sont d'accord pour améliorer les transports à Paris et diminuer la pression automobile. Elle a dit qu'il ne faut pas perdre de vue l'équilibre entre les différents usagers d'un quartier : habitants, travailleurs, commerçants et touristes.

M. BAUPIN a dit que tous les acteurs de PDP étaient d'accord sur l'objectif. Il a souligné que le PDP est déjà en route depuis pas mal de temps, mais c'est seulement en août 2004 qu'il a obtenu un statut légal.

Il y a 4 grands objectifs de la politique des déplacements :

1. Santé publique : 370.000 personnes sont mortes de pollution chaque année dans la Communauté Européenne
2. Social : possibilité de venir à Paris pour tous (handicapés, personnes à faibles revenus)
3. Qualité de l'espace public : plus de place pour les jardins, boulevards pour les piétons
4. Attractivité économique : faciliter l'accès pour les livraisons, sans pour autant nuire aux habitants.

M. BAUPIN a souligné qu'au niveau européen, Paris était en tête en ce qui concerne la qualité des transports publics.

Il nous a parlé des progrès obtenus dans le cadre de PDP : augmentation de la vitesse sur la rue Rivoli de 10 %, diminution de la voiture dans Paris (14 %), augmentation des pistes cyclables de 40 %, création des couloirs de bus, tarifs préférentiels de stationnement pour les résidents. Le PDP est un projet à long terme, minimum 15 ans. Le PDP englobe non seulement Paris, mais aussi les communes proches. Pour travailler avec le plus grand nombre, M. BAUPIN souhaite la plus grande concertation possible : réunions et débats publics et une grande enquête publique qui va être faite début janvier, sous forme d'un questionnaire détaillé. La Ville travaille en commun avec les organismes concernés : RATP, SNCF, Ministère de Transports, Ile-de-France, etc..

M. CAUVIN de la Voirie a souligné que, à l'échelle de l'Ile-de-France, 35 millions de déplacements sont effectués chaque jour, dont près d'un tiers concerne directement la capitale : 3,9 millions entre Paris et la banlieue et 6,6 millions dans Paris même. 93 % de la surface de la chaussée sont actuellement dédiés à la voiture (circulation et stationnement), 5 % sont réservés au bus (couloirs) et 2 % au vélo (pistes cyclables). 90.000 tonnes de marchandises sont acheminées chaque jour vers Paris (dont 90 % par la route). Tout ceci provoque les pathologies respiratoires et cardiovasculaires. M. CAUVIN a souligné que le PDP définitif sera arrêté après les résultats de l'enquête publique, au printemps 2006. Il nous a ensuite parlé en détail des 5 grands thèmes de PDP (évoqués d'une façon succincte par M. BAUPIN au début de la réunion). Il a été aidé par de nombreux tableaux et par de petits films tournés dans les rues de Paris.

1. Santé publique : des mesures du niveau du bruit et de la pollution sont effectuées très souvent. 6 polluants ont déjà été identifiés. On peut distinguer deux pollutions : pollution de fond (mesurée au niveau des toits) et pollution de proximité (mesurée au niveau des usagers).

2. Favoriser l'accès et justice sociale : actuellement, l'accès des handicapés aux transports est très limité : la ligne 14 et quelques bus en sont équipés, c'est très peu ! Des personnes qui n'ont pas des moyens d'avoir une voiture, doivent avoir les mêmes facilités de déplacement que les automobilistes.
3. Accroître la vitalité économique : comment ? En renforçant la qualité des transports (gens et marchandises), en favorisant l'utilisation des voitures propres, en utilisant la voie ferrée et la voie d'eau.
4. Rendre la ville plus belle et plus agréable à vivre : partager l'espace public plus équitablement, augmenter les espaces verts, aménager des promenades à l'abri du bruit.
5. Paris au cœur de l'agglomération : l'enjeu de PDP ne se limite pas à Paris, toutes les communes proches sont concernées. Il faut trouver la solution pour tous.

Ensuite M. ROY de la Voirie nous a présenté quelques éléments de diagnostic :

#### Transports

La station Châtelet les Halles est la première porte de Paris, avec ces 800.000 mouvements par jour. Elle comprend 5 lignes de métro et 3 lignes de RER . 1 voiture sur 2 à Paris est en transit. L'axe le plus fréquenté c'est l'axe Est-Ouest. On compte 450.000 trajets effectués par jour en voiture. D'après les statistiques (sur une période 1996 – 2002), le plus d'accidents ont eu lieu dans les 4 arrondissements du centre de Paris.

Il y a 29 lignes de bus au centre de la capitale, dont 10 seulement le dimanche dans la journée et 5 après 21 h 00 (dont 2 partielles).

#### Piétons

Nous avons à Paris l'un de plus vastes réseaux piétonniers en Europe : Halles-St. Denis-Beaubourg-Montorgueil, mais les rues sont très étroites et encombrées (terrasses de cafés, vélos, poubelles...).

#### Stationnements

Il y a 755.000 places de parkings à Paris dont 40.650 dans les quartiers centraux et 2.800 places pour les deux roues, réparties sur 280 sites. 1 ménage sur 3 possède une voiture dans le centre de Paris.

#### Livraisons

Il y a une vraie activité industrielle au cœur de Paris, due essentiellement aux textiles. Le futur réaménagement des Halles nous donne l'opportunité d'améliorer sensiblement le dispositif des livraisons. On envisage de plus en plus sérieusement l'utilisation de la Seine pour les déplacements de personnes et de marchandises.

Après cette présentation de PDP, la salle a pu poser des questions ou exprimer des remarques. Les critiques concernaient surtout les transports en commun : pas assez de trains et de bus, surtout les soirs et les dimanches. Les pistes cyclables mal tracées ou envahies par le stationnement sauvage. Pourquoi la police est si tolérante avec les motos ? Pourquoi les bateaux-bus sont si chers ? Quelqu'un dans la salle a réclamé un seul ticket pour le bus/RER/métro, comme ça existe déjà dans certaines villes. Une autre personne a proposé d'installer des péages pour accéder au centre de Paris. Des questions aussi sur l'encombrement de l'axe est-ouest, les parkings-relais au portes de Paris, le transport des vélos dans le métro, le problème de livraisons.

M. BAUPIN a répondu à toutes ces questions.

Il a d'abord traité la question de Mme Thomas, qui voulait savoir comment on voyait les livraisons douces ? Elle a dit que, si Paris devient trop piétonnier, il n'y aura plus assez d'activité économique. M. BAUPIN a dit que le PDP ne voulait surtout pas supprimer toutes les véhicules. Le plan prévoit le tri des voitures utilitaires (polluants ou non, indispensables ou non) et envisage aussi le transport par rails ou par voies d'eau (Chronoposte a déjà prévu ce mode de transport dans les mois à venir). Mais avant tout, le bon fonctionnement des livraisons dépend du respect des horaires de livraisons. La marie du 3<sup>e</sup> a demandé au préfet de police de livrer les week-ends, mais il a refusé.

En ce qui concerne le stationnement sauvage, M. BAUPIN a dit que c'était la faute de la police, qui a d'ailleurs été invitée à la réunion, mais n'a délégué aucun de ses représentants. A Paris, sur 100 contraventions pour stationnement sauvage, 30 seulement ont été payées. Une grande campagne est prévue pour sensibiliser des usagers à respecter la réglementation. La peur du gendarme peut s'avérer très efficace.

En parlant de la fréquence des transports en commun, M. BAUPIN a souligné que ce problème relevait du Gouvernement, mais que bientôt ce sont les collectivités territoriales qui vont s'occuper de cette question. (La RATP a déjà prévu d'améliorer la fréquence de trains et de rouler 1 heure de plus les week-ends). Quant à l'axe est-ouest, très encombré, il faudrait envisager la densification du réseau de transports hors Paris : il faut pouvoir se déplacer de banlieue à banlieue, sans passer par la capitale. Actuellement sur 3 millions de voitures qui passent par Paris, 750.000 seulement sont immatriculées « 75 » ! En ce qui concerne les péages aux portes de Paris, c'est peut-être très dissuasif, mais pas

envisageable : pas de discrimination par l'argent. Par contre le PDP est très favorable au développement des parkings-relais. Il y a déjà 400 places et leur nombre va vite augmenter. Le transport des vélos dans le métro n'est pas possible, les wagons sont trop surchargés par des voyageurs.

Le transport des marchandises par le RER : c'est envisagé, mais la RATP n'est pas très enthousiaste pour le moment. (pour plus de détails à ce sujet, on peut s'adresser à M. LE GARREC, qui est président de la commission chargées de ces questions).

Le ticket unique à la journée c'est une très bonne idée, ça doit se faire bientôt.

Le transport par bateaux-bus est envisagé très sérieusement : des études de rentabilité ont déjà été faites et sont très encourageantes. Il faudrait acheter 23 bateaux spéciaux capables d'accoster en marche avant et arrière. Tous les élus de gauche et de droite sont d'accord pour développer le transport par voies d'eau.

La Petite Ceinture : son développement et utilisation ne dépend pas de la Ville, mais du RFF (Réseau Ferré de France). L'idéal serait d'utiliser la PC pour faire une coulée verte.

Le réseau vert (rues réservées aux piétons et vélos) va courir de la Seine à la Vilette, en passant par les quartiers centraux de Paris (rue St. Denis).

Pour conclure M. BAUPIN a souligné que le succès de PDP dépendait de nous tous, particuliers et institutionnels, ainsi que de la collaboration étroite avec la police. Il nous a communiqué l'adresse du site officiel de PDP où l'on peut trouver tous les détails de ce plan :

[www.debatdeplacements.paris.fr](http://www.debatdeplacements.paris.fr)

La séance est levée à 21 h 45.