

LA PLATEFORME des Associations Parisiennes d'Habitants

AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENT DE PARIS

I - ANALYSE GLOBALE

Le Plan de déplacement de Paris ne constitue pas encore un document formalisé accessible aux associations et au public. Il le sera dans quelques mois.

Il est cependant possible d'avoir dès maintenant une idée précise des choix qui ont été opérés par les élus parisiens en matière de déplacements. Pour cela on peut analyser les travaux et infrastructures déjà réalisés, projetés ou en cours de réalisation dans tous les arrondissements. On peut également trouver des éléments d'information sur le site internet de la Ville ou diffusés dans les réunions publiques.

Les choix successifs qui ont été faits, quartier après quartier, constituent une politique désormais lisible. Elle se caractérise par les éléments suivants :

- la volonté de freiner l'usage de la voiture individuelle par les Parisiens et les Franciliens en redistribuant l'espace urbain. Ceci ne concerne pas que l'intérieur des quartiers mais aussi les grandes artères. Pour éviter la circulation de transit celles-ci sont rétrécies à deux, voire une voie dans chaque sens de circulation ou découpées en tronçons en sens inversés.

- la volonté de remplacer l'usage de la voiture par la pratique de la marche à pied, du vélo et des transports en commun. Cela s'est traduit par l'attribution de surfaces de chaussée communes aux bus/taxis/vélos. Ces couloirs souvent vides côtoient aux heures de pointe les embouteillages automobiles.

Les associations membres de la Plateforme pensent que l'usage de la voiture doit être réduit pour limiter le temps perdu en déplacements, pour lutter contre le bruit, pour réduire le nombre des accidents, pour limiter la consommation excessive d'énergie fossile et par conséquent améliorer la qualité de l'air.

Les mêmes associations regrettent :

- la hâte de cette politique et parfois son manque de cohérence. Ainsi, la Ville a réduit le tarif résidentiel de surface et freiné la construction de garages souterrains résidentiels alors qu'elle ne veut plus de voitures dans les rues.

- le manque de coordination avec le STIF, la RATP et la SNCF pour organiser un meilleur report des déplacements individuels privés sur les transports publics : bus, métro et RER. La modernisation des transports en commun déjà indispensable précédemment est aujourd'hui d'autant plus nécessaire et urgente: matériels roulants, prolongation de lignes, augmentation de fréquence.

- la non prise en compte des besoins des Franciliens travaillant à Paris, dont certains ne

peuvent plus utiliser leur voiture, sans pour autant disposer de transports publics améliorés.

- l'insuffisance de concertation avec les communes riveraines lorsque, en début de mandature, les grandes orientations ont été arrêtées. Nous constatons aujourd'hui avec satisfaction un début de rapprochement. Il semble tardif puisque les aménagements parisiens terminés s'imposent à nos voisins.

- le manque d'études prospectives sur les répercussions économiques de la politique des déplacements parisiens sur le commerce, l'artisanat et la redistribution de l'emploi à l'échelle de l'agglomération.

- le défaut d'études prospectives sur les modes de déplacement alternatifs à la voiture, par exemple : l'usage des deux roues motorisés polluants et souvent bruyants l'emporte largement sur le vélo.

- le manque d'évaluation de la politique des déplacements menée depuis 4 ans. Rappelons que l'Union Européenne impose depuis plusieurs années à ses membres une évaluation en continu des politiques publiques incluant les phases avant, pendant et après. Une telle démarche devrait être mise en place à Paris.

II - ANALYSE DETAILLEE

LES INSUFFISANCES DE L' ENQUETE PUBLIQUE

Mis en œuvre quartier par quartier, après information et « concertation » locales, le système de déplacements parisien vient de subir une très profonde mutation au cours de ces quatre dernières années, dans tous les arrondissements.

Alors que se déroulent aujourd'hui les travaux du Tramway, du « Mobilien », des « espaces civilisés » et des « quartiers verts », les Parisiens découvrent peu à peu l'ampleur et la logique de la politique municipale.

Ils auront à se prononcer sur celle-ci à l'occasion de l'enquête publique sur le PDP. A ce moment-là ils ne pourront que prendre acte de travaux déjà achevés.

Cette situation est insatisfaisante du point de vue de la démocratie locale.

Le dossier d'enquête contiendra-t-il par exemple des données sur la fermeture possible de la voie Georges Pompidou, l'instauration de « quartiers verts » dans les quatre premiers arrondissements de la capitale ? Les associations demandent plus de clarté et de lisibilité dans les choix encore à venir, avant même l'ouverture de l'enquête publique.

LE PLAN DE DEPLACEMENT DOIT EXPLICITER SES CHOIX

Améliorer la santé des Parisiens, tel est le but affiché du PDP.

Les associations ne peuvent qu'adhérer à cet objectif. Ceci ne devrait pas dispenser le document PDP de présenter la politique générale poursuivie.

Sur quelle philosophie des échanges et des déplacements des personnes et des biens à l'échelle de la ville, de l'agglomération et de la région repose le plan ? Ceci n'est pas encore

clair.

Les réalisations en cours témoignent d'une politique très volontariste qui consiste à entraver la circulation automobile - réduction annoncée de 15 % en trois ans - pour la reporter sur les transports en commun et le vélo.

Les associations sont, elles aussi, favorables à une limitation de la circulation automobile
Elles n'en attendent pas moins davantage de réflexion sur ses conséquences.

Ainsi souhaitent-elles des explications et des assurances sur les points suivants :

le stationnement

Permettra-t-on encore aux Parisiens de posséder une voiture s'ils le souhaitent ? Nous considérons comme non pertinent le choix du PLU de limiter la construction des parkings souterrains dans les futurs immeubles d'habitation, alors même que la Ville prévoit de réduire le stationnement de surface.

Considérant que le stationnement de surface est encore quantitativement trop important, nous demandons un report du stationnement de surface en souterrain - donc la construction de parkings souterrains avec tarification incitative.

Les places ainsi supprimées en surface devraient être affectées aux livraisons, aux artisans, au stationnement minute, au stationnement des deux roues motorisées et des vélos.

la circulation automobile

Il est compréhensible de réduire la circulation automobile à l'intérieur des quartiers. Le traitement en voirie de desserte de certaines grandes artères parisiennes est plus contesté.

Ainsi en est-il par exemple du récent réaménagement du Bd du Port Royal qui ne possède plus qu'une voie de circulation dans chaque sens, et encore lorsque l'une des deux n'est pas bloquée par les camions du marché stationnés en épi.

La politique de restriction de la circulation automobile ne sera pas sans conséquences économiques : déjà un certain nombre d'artisans de banlieue refusent de se déplacer à Paris. Ce sont les échanges entre Paris et sa couronne qui sont concernés par les décisions parisiennes.

Les associations souhaitent que des études d'impact soient menées pour évaluer les répercussions de la politique actuelle des déplacements sur l'emploi et le transfert des entreprises.

l'organisation des transports publics

La Plateforme regrette le manque de coordination dans le temps entre la mise en place de la politique parisienne du «Non à l'automobile » et l'amélioration du réseau de transports publics à l'échelle régionale. N'a-t-on pas mis la charrue avant les boeufs ?

La Plateforme souhaite que l'élaboration du PDP et le transfert du STIF à la Région, soient l'occasion de donner aux Parisiens et aux Franciliens des garanties sur la nature et le calendrier des travaux et des améliorations décidées pour les prochaines années : extension de lignes, amélioration des fréquences, nouveaux matériels roulants.

Elle espère que la prolongation du Tramway dans le Nord de Paris ne remettra pas en cause la réalisation du projet Orbital indispensable à la petite couronne.

III - LES MODES DE DEPLACEMENT SONT-ILS ADAPTES AUX BESOINS DE LA

POPULATION ?

La marche

Dans un certain nombre de quartiers jusque-là peu dotés en espaces verts, des aménagements destinés aux piétons ont été réalisés ou sont en cours : « quartiers verts », terre-pleins centraux d'avenues (ex : Bd de Clichy). Ils constituent des améliorations significatives.

Cependant, en dehors de ces zones il reste encore beaucoup à faire :

- pour sécuriser les traversées des chaussées nouvellement réorganisées : changements de sens de circulation, couloirs de bus bidirectionnels ;
- pour désencombrer les trottoirs de tous les obstacles qui s'y multiplient et qui, s'ils gênent les piétons en général, représentent pour les personnes à mobilité réduite de véritables dangers : poteaux anti-stationnement à chaque porche, nouveaux panneaux d'information sur les sens de circulation, motos et vélos en stationnement ou en circulation.

Le vélo

Après plusieurs années d'une politique destinée à favoriser la bicyclette, on constate que l'augmentation de la circulation vélo dans Paris est faible : pas plus de 2500 vélos simultanément aux meilleures heures.

On peut donc s'interroger sur le rapport coût/efficacité de la politique engagée.

Les adeptes les plus militants de la bicyclette - certains sont adhérents de nos associations - persistent à penser que la pratique du vélo dans Paris reste un exercice périlleux y compris dans les couloirs pour autobus et taxis. Ce mode de transport, plutôt adapté aux loisirs, correspond-il bien aux caractéristiques de la population parisienne et à son vieillissement ?

L'usage en paraît majoritairement réservé à une catégorie limitée de la population : jeune, parisienne, sportive, et disposant à la fois d'un peu plus de temps que la moyenne et d'un peu plus d'espace individuel pour garer son vélo à l'intérieur de son immeuble ou de son appartement.

Il serait intéressant de pouvoir compléter l'offre d'espaces cyclables par une offre de vélos en libre-service, en s'inspirant des villes qui en ont fait l'expérience (Lyon, La Rochelle...).

Pour limiter le danger, ne serait-il pas également nécessaire d'aménager le régime des feux de circulation ?

Les associations souhaitent que soit menée aujourd'hui une enquête sur les intentions de pratique du vélo et sur la nature des infrastructures souhaitées.

Le bus

La création des couloirs de circulation dédiés a permis une meilleure fluidité du trafic des bus.

En revanche les couloirs du « Mobilien » bd du Montparnasse ou bd Jean Jaurès si larges par rapport au reste de la chaussée paraissent vides d'autobus et de bicyclettes, alors que les camions de livraisons ne disposent que de rares espaces de stationnement .

Il est souhaitable qu'une enquête sur les intentions d'utilisation du bus soit lancée. L'amélioration des fréquences, une meilleure information des voyageurs sur les temps d'attente, de meilleures conditions d'attente - sièges, meilleur abri contre les intempéries - une tarification basée sur les temps de transport et non sur le véhicule utilisé, n'inciteraient-ils pas certains usagers à privilégier le bus ?

L'amélioration du fonctionnement du bus coûterait sans doute moins cher que l'extension des quais de certaines stations du métro saturées.

Ainsi, sur les lignes où le métro atteint ses limites de capacité, les associations suggèrent d'augmenter fortement les fréquences des bus, en profitant de l'espace supplémentaire qui leur a été dédié.

Le métro et le RER

Ce sont ces deux infrastructures qui continuent à transporter chaque jour le plus de Parisiens et de Franciliens, le plus efficacement, sans trop de pollution et au meilleur coût.

Pour autant des améliorations sont encore nécessaires :

- accès généralisé aux personnes à mobilité réduite (escaliers et tapis roulants, ascenseurs...);
- modernisation du matériel roulant ;
- renforcement des fréquences ;
- prolongation de lignes y compris dans Paris,

Cette question prioritaire sera-t-elle abordée dans le PDP ?

En tout cas, elle n'est pas évoquée systématiquement par nos élus dans les réunions publiques récemment organisées dans les mairies.

Les associations membres de la Plateforme souhaitent donc connaître avant l'enquête publique l'état des réflexions entre la ville et la RATP, et avoir une information claire sur les améliorations que les Parisiens peuvent espérer pour les prochaines années.

IV - L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE L'AIR EN QUESTION

Alors que la Ville annonce une réduction du trafic automobile de près de 15 % obtenue en quatre ans, il n'est pas possible d'annoncer clairement une amélioration de la qualité de l'air. Un débat entre spécialistes - auquel nous ne prendrons pas part- a même eu lieu.

Au vu des analyses effectuées par Airparif les associations observent qu'une des plus graves sources de pollution et une des plus proches du coeur de la capitale et des communes limitrophes est constituée par le boulevard périphérique, notamment en raison du passage de camions non équipés de systèmes anti-pollution.

Une grande partie d'entre eux, nationaux et internationaux se déplacent de l'Europe du Nord à l'Europe du Sud sans desservir Paris. Ils empruntent le périphérique parisien par nécessité. Nous plaçons pour que la Ville de Paris, les communes limitrophes, les départements, la Région et l'Etat prennent en compte ensemble cette grave situation.

Des mesures de type pollueur/payeur, péage, systématisation de la couverture du périphérique doivent être étudiées. Les décisions devront être prises à l'échelle de Paris, de l'agglomération et de la Région.

V - SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS de la PLATEFORME

Les associations membres de la Plateforme proposent que soient intégrés dans le dossier de présentation du projet de PDP les éléments d'information suivants :

- **une évaluation de la politique des déplacements menée depuis 4 ans à Paris, incluant :**
- une analyse quantitative et qualitative de l'évolution des déplacements dans la capitale : marche à pied, vélo, deux roues motorisé, voiture individuelle, livraisons, bus, métro, RER ;
- une analyse du stationnement, ainsi que des attentes des diverses catégories d'usagers : vélo, deux roues motorisé, voiture particulière, livraisons ;
- une analyse de satisfaction des différents usagers par rapport aux nouveaux espaces urbains de circulation : trottoirs, espaces de promenade, zones piétonnes, chaussées, TCSP ;
- une analyse de satisfaction des usagers des lignes de bus incluses dans le réseau «Mobilien»

de Paris ;

- une analyse des répercussions de la politique parisienne sur les habitants des communes de petite et grande couronne ;
- une analyse des répercussions de la politique parisienne des déplacements sur la vie économique régionale : commerce, tourisme, artisanat, répartition des emplois ;
- une analyse de l'évolution de la qualité de l'air.

Ces évaluations seraient à réaliser selon les méthodes préconisées par l'Union Européenne. Le questionnaire sur le PDP distribué et analysé par la Ville est un élément d'appréciation utile mais il ne répond pas à cette demande d'évaluation en profondeur.

- **la publication de l'état des réflexions de la Ville avec le STIF et les entreprises de transport public** RATP, SNCF, afin que les citoyens puissent juger des améliorations envisagées pour les transports en commun : programme et calendrier des travaux, aménagements prévus pour les fréquences, les extension de lignes, la modernisation des matériels roulants, l'installation d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs, de nouveaux mobiliers, etc..

- **la communication au public des projets** de transformation de la voirie ou de modifications de la circulation. Exemple : le devenir de la voie sur berge Georges Pompidou, la circulation et le stationnement dans les quatre premiers arrondissements.

- la communication aux Parisiens de la **position de la Ville sur le développement du stationnement en souterrain** puisque, pour diverses raisons dont la sécurité incendie, la Municipalité laisse prévoir la suppression de 6000 places de stationnement de surface.

- la communication au public des intentions de la Ville concernant la circulation et le stationnement des **deux roues motorisés** qui semblent être actuellement, les principaux bénéficiaires des transferts modaux.

Le Président
Jean-Marin Rondeaux

M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris

Copies :

M Denis BAUPIN

M. Pierre MUTZ, préfet de Paris

Mme Anne-Marie IDRAC, présidente de la RATP

M Jean-Paul HUCHON, président du STIF