

GROUPE DE TRAVAIL PDP

QUARTIERS CENTRAUX

Bilan des 5 groupes de travail

Rappel du processus de concertation pour les quartiers centraux 2005-2006 :

- 4 novembre: réunion de présentation du PDP aux correspondants conseillers de quartier à l'issue de laquelle les conseillers des quartiers centraux ont souhaité travailler à l'échelle des quartiers centraux.
- 16 novembre : réunion de lancement avec D.Baupin. Gymnase Bellan.
- 28 novembre : 1^{ère} réunion du gpe de travail PDP quartiers centraux. Mairie 3^e
- 20 janvier : 2^{ème} réunion du gpe de travail PDP quartiers centraux. Mairie 2^e
- Réunions des 5 sous groupes thématiques
- 28 février : réunion bilan des quartiers centraux. Mairie 1^{er}
- 24 avril : réunion de restitution avec D. Baupin. Gymnase Bellan.

Chaque Conseil de quartier est appelé à réaliser sa contribution au niveau de son arrondissement. Les contributions des arrondissements seront couplées à celle des quartiers centraux.

Présentation du plan du document des quartiers centraux :

Vous trouverez ci-dessous les comptes rendus des 5 groupes thématiques, suivis des remarques qui y ont été ajoutées lors de la réunion de rendu de leurs travaux qui s'est tenue le 28 février 2006 à la Mairie du 1^{er}.

Correspondants PDP quartiers centraux :

- Livraisons, réglementation : Alain Chauvet jean.chauvet@club-internet.fr
- Alternatives, circulations douces : Maya Bechard mayabe@free.fr
- Stationnement résidentiel, parkings : E de Ginisty-Fischler ginisty2@club-internet.fr
- Accessibilité, handicapés : Claire Grover clairegro@aol.com
- Circulation de transit : Patrick Vuitton patrick.vuitton@free.fr

Liste des participants élus et conseillers de quartier.

Jean-François Legaret, Le Maire (1^{er})
Michèle Haegy, 2^e Adjoint au Maire en charge de la circulation (1^{er})
Emmanuel Caldaguès, 3^e Adjoint au Maire en charge de la démocratie locale (1^{er})
Franck Bouniol, 4^e Adjoint au Maire en charge du sport et de la jeunesse CLJ (1^{er})
Josy Posine Conseillère d'arrondissement (1^{er})
Alain Le Garrec, Conseiller de Paris et d'arrondissement (1^{er})
Sylvie Wieviorka, 1^{ère} Adjointe au Maire en charge de la démocratie locale (2^e)
Christine Frey, Conseillère d'arrondissement en charge de la démocratie locale (3^e)
Jean Lhopital, 1^{er} Adjoint au Maire en charge de la démocratie locale (4^e)
Corine Faugeron, Conseillère d'arrondissement en charge de l'écologie urbaine (4^e)

Flavie Martin, chargée de mission démocratie locale 3e : flavie.martin@paris.fr

CONSEILLERS DE QUARTIER

| | | |
|---------------------------------------|---|------------------------------------|
| Alain Caillaud (4 ^e) | Gérard Chical (4e) | Marie Bertin (1er) |
| Alain Chauvet (3e) | Gérald Darmawin (1er) | M. Françoise Aufrère (1er) |
| Any Castaings (1 ^{er}) | Gérard Simonet (3e) | Marie-Catherine Weil (3e) |
| Anne Gervais (4e) | Germain Giraud (1er) | Marina Raggi (3e) |
| Anne Merzagora (1 ^{er}) | Gilbert Leonhardt (3e) | Martine Dufournet (2e) |
| Ariane Malavoy (1er) | Gilles Beauvais (1er) | Mary Dyson (2e) |
| Barbara Blot (1er) | Gilles Pourbaix (1er) | Maya Bechard (4e) |
| Béatrice Clément (4e) | Guillaume Zimmer (3e) | Michel Marias (1er) |
| Bernard Robert (1 ^{er}) | Guy Deproit (4e) | Michel Val (4 ^e) |
| Bernadette Huger (4e) | Guy Girard (1er) | Mireille De Mun (4e) |
| Bruno René-Bazin (1er) | Hélène Deleuze (3e) | Monique Massaferrero (3e) |
| C. Eisenbeis (2e) | Henri Jozefowicz (1 ^{er}) | Myriam Barreau (1er) |
| C. Garnier Duvernet (2) | Jacqueline Delarue (3e) | Pascal Bildstein (2e) |
| Catherine Mathon (1er) | Jacques Chavonnet (1er) | Patrice Lejeune (1 ^{er}) |
| Cathie Abt (1er) | Jacques Graff (2e) | Patricia Meunier (4 ^e) |
| Chantal Lewandowki (3 ^e) | Jacques Odinot (3e) | Patrick Vuitton (2e) |
| Christine Tribot (2e) | Janine Corron (4e) | P. Champetier deRibes (1er) |
| Claire Grover (4e) | Janine Duranton (3e) | Philippe Corbin (3 ^e) |
| Claude Baehrel (3e) | Jean Boutteau (2e) | Philippe Denimal (3 ^e) |
| Claudia Galle (4 ^e) | Jean Fouquet (1 ^{er}) | Philippe Laxenaire (3e) |
| Colette Mas (4 ^e) | Jean Maurin (3e) | Philippe Roufiat (4 ^e) |
| Daniel Almosnino (1 ^{er}) | Jean Michel Claude (2e) | Pierre Chapot (1er) |
| Daniel Dima (2e) | Jean Pierrot (1 ^{er}) | Raoul Pastrana (3e) |
| Dominique Lucbert (3e) | Jean-Claude Barbarant (3 ^e) | Renaud Templier (1er) |
| Edith Courchinoux (3e) | Jean-Claude Théodart (3e) | Richard Toffolet (3e) |
| E. de Ginisty-Fischler (1er) | Jean-Philippe Calmus (4e) | Serge Benoit (15e) |
| Elisabeth Landwerlin (1er) | Jean-Pierre Martin (1 ^{er}) | Sophie Gudin (3e) |
| Fatima Traoré (3e) | Jean-Pierre Piéchaud (3e) | Stéphane Cazabonne (1er) |
| François Laisney (1er) | Jean-Pierre Vivès (3e) | Sylvie Brod (4e) |
| François Minjacq (2e) | Jeannine Tullat (4 ^e) | Sylvie Daudin (1er) |
| Françoise Schrouler (3 ^e) | Jouhier (4e) | Thierry Dazon (4e) |
| Françoise Thomas (1er) | Julie Montagard (3e) | Valérie Rattier (2e) |
| Fred. Carol (2e) | Laurence Bonnet (1er) | Xaviera Avrie (4e) |
| Gaël Lapeyronnie (4e) | Lionel Guerin (2e) | Yves Dietz (2e) |
| Geneviève Albarède (1er) | Marianne Brabant (3e) | Yvonne Bernard (3e) |

GROUPE DE TRAVAIL PDP

QUARTIERS CENTRAUX

Ss Groupe Livraisons Réglementation

REUNION DU 30 JANVIER 2006

MAIRIE DU 3^E

Participants

Alain Chauvet 3^e
Raoul Pastrana 3^e
Jean Pierre Martin 1^{er}

Ordre du jour :

Il s'agissait de rechercher des pistes de solutions au problème des transports de marchandises dans Paris Centre, dans l'esprit des actions engagées par la municipalité, et des premiers résultats du diagnostic fait par les quartiers centraux, à savoir :

- limiter les gênes dues aux livraisons (blocage de la circulation, pollution atmosphérique et sonore,...)
- amener les gens à moins utiliser leur voiture dans le centre,...

Nous avons décidé de faire une recherche créative de solutions autour de 3 thèmes :

1. le transport des marchandises par les clients du magasin à leur appartement.
2. le transport des marchandises par les livreurs chez le commerçant au détail.
3. le transport des marchandises amont et aval chez le commerçant grossiste.

1-Le transport des marchandises par les clients du magasin à leur appartement :

Le problème est celui du manque de place dans les transports en commun, et du poids ou volume excessif des marchandises à transporter, par des personnes parfois âgées.

Pistes à travailler :

- **chariots sous caution** prêtés par les magasins de proximité
- création de **points de livraison locaux** (4 ou 5 par arrondissements, ou tous les magasins de Paris feraient livrer, dans l'esprit de la poste. Chaque point de stockage aurait un n°, et le ramassage se ferait à heures fixes le soir dans les magasins, par des bus ou camions aménagés qui deviendraient de véritables « **transports collectifs de marchandises** »,

évitant à chacun de les transporter dans sa voiture. Il suffirait ensuite au client d'aller chercher sa marchandise quand il le voudrait.

- **Minibus aménagés** pour les marchandises, de couleur spéciale et tarif spécial, type TGV ou bus Air France.
- **Livraisons payantes ou gratuites** organisées et soutenues par la municipalité, qui serait incitative.
- Revenir en arrière sur **les grands centres commerciaux en centre ville**, véritables aspirateurs à voitures.

2- le transport des marchandises par les livreurs chez le commerçant au détail

Le 1^{er} problème est celui du manque d'optimisation dans les transports pour livraisons, des petits colis de petit poids ou petit volume étant souvent livrés par un gros camion qui bloque toute la circulation d'une rue.

Pistes à travailler :

- approvisionner en gros dans des lieux de **stationnement centraux** type Halles souterrain, et livrer uniquement avec des **petits moyens de transports adaptés** aux petites rues. Pousse pousse vélo, Pousse pousse moto, petits engins légers à inventer, ...
- livrer avec des **petits trains de containers** sur roues autonomes (de nuit, en silence, un peu comme les journaux), qui seraient déposés jusqu'à leur vidage par le commerçant, dans des lieux aménagés à la place des aires de livraison actuelles, mais qui ne pourraient recevoir que ces containers, empêchant ainsi que les voitures ou motos ne les ventousent

Le 2^e problème est celui du manque de places de livraisons, qui sont souvent ventousées par des voitures particulières.

Pistes à travailler :

- (déjà vu plus haut) : livrer avec des **petits trains de containers** sur roues autonomes (de nuit, en silence, un peu comme les journaux), qui seraient déposés jusqu'à leur vidage par le commerçant, dans des lieux aménagés à la place des aires de livraison actuelles, mais qui **ne pourraient recevoir que ces containers**, empêchant ainsi que les voitures ou motos ne les ventousent.
- **15 minutes maximum** : inventer un système électronique de repérage automatique des anomalies.
- **Aménager les horaires** de livraisons pour interdire les horaires de pointe de la circulation, et l'après midi ou la fin d'après midi.
- Réinventer le **disque bleu**
- **Repérer électroniquement**, dès le stationnement les véhicules autorisés ou non.
- Faire **verbaliser par les fonctionnaires de police délégués auprès de la Mairie** de Paris. Pour les stationnements, mais aussi les non respects fréquents d'horaires par certains commerces (hôtel citadine toutes les nuits, pressing Beau Grenelle,...)

- Empêcher les arrêts fréquents pour des petits achats (fast foods, tabacs,...) en mettant des **rampes continues le long du trottoir**.

3- le transport des marchandises amont et aval chez le commerçant grossiste.

Le problème est celui de la dégradation en profondeur et de l'esthétique (forte concentration de commerces identiques), et de la vie circulation totalement bloquée, bruit, saletés, volumes de déchets à évacuer,... dans des quartiers envahis de grossistes

Pistes à travailler :

- **afficher résolument la volonté de faire partir hors des centres villes** de tels commerces qui n'ont rien à y faire ?
- séparer les **show room** et les **points de vente**, qui peuvent rester, des **stocks** qui doivent être exclus le plus vite possible, (hors de paris, ou sous les Halles par exemple)
- utiliser des moyens plus adaptés que les moyens actuels pour les faire partir : accélérer **l'extension du PLU** (qui interdit les gros stockages en centre ville à partir de 2006) **au Marais** soumis encore aux anciens règlements à cause des bâtiments historiques, pour créer un moyen de pression juridique.
- **Aider les copropriétés** de façon active pour s'adresser à la justice pour non respect des règles de **sécurité**, ou de **stockage**.

AJOUTS LIVRAISONS REGLEMENTATIONS

Un certain nombre de personnes présentes dans la salle émettent les observations suivantes :

Il ne faut pas oublier le commerce par internet, lequel est en passe de devenir un mode de commerce en vogue. La Ville pourrait l'encourager en mettant à disposition des bornes.

Les travaux provoquent une baisse de 10 à 20% du chiffre d'affaires des petits commerçants. Les hypers des alentours récupèrent les clients du fait des possibilités de parkings. Le problème n'est pas spécifiquement parisien.

Les livraisons devraient être interdites la nuit. Il faut également penser aux tonnages des camions et aux semi remorques qui livrent à 6 heures du matin dans des rues piétonnes de manière abusive. Dans le cadre du projet de rénovation des Halles, le fret par voie ferrée serait innovant. La Seine qui irrigue le centre de Paris pourrait avoir une plateforme logistique au niveau du Pont Neuf avec des acheminements en passant par les voies souterraines qui seront coupées à la circulation.

Il serait possible d'interdire l'accès dans un certain périmètre du centre de Paris aux camions supérieurs à 3 tonnes. Pour les grossistes qui auraient besoin de véhicules plus importants, une gare routière pourrait être aménagée dans le sous-sol des

Halles. Et afin de préserver les aires de livraison, des bornes escamotables seraient mises en place avec l'aide d'un badge.

Cependant l'installation de ces bornes est juridiquement impossible car l'espace public ne peut être réservé à une catégorie d'utilisateurs.

Il semble en effet interdit de privatiser la voirie publique. Concernant le projet des Halles, il est possible que cela se fasse. Le transport de fret conteneurisé par rail était et devait être étudié via la gare RER. Un travail a été entrepris afin d'utiliser les parkings souterrains pour faire de la logistique de proximité (ex St Germain l'Auxerrois et la Samaritaine). Une clause prévoit désormais que la Ville pourrait d'autorité utiliser tous les parkings souterrains pour des besoins logistiques. Le transport des marchandises va de pair avec le retour des emballages et leur recyclage. Si des solutions devaient être trouvées pour que des petits colis « messagerie » soient livrés, il faudrait imaginer le retour des emballages très conséquents. La question des livraisons nécessiterait une réunion bien spécifique. La voirie a déjà réinventé le disque bleu, désormais appelé macaron de stationnement permettant aux véhicules de stationner une demi-heure.

Le souhait est émis que soient pris en compte les besoins des entreprises du BTP (plombier, électricité, menuisier...).

Le macaron de stationnement devrait être accessible pour les visiteurs et pas seulement pour les livreurs. Le raisonnement ne doit pas être catégoriel.

Il est rappelé l'idée des porteurs des Halles. Ce service pourrait être créateur d'emplois via une association.

GROUPE DE TRAVAIL PDP

QUARTIERS CENTRAUX

Ss Groupe Circulations douces, approches alternatives

REUNIONS DES 1 ET 14 FEVRIER 2006

4EME ARRD

Ce groupe de travail a fonctionné comme une boîte à idées, au cours de deux séances (1^{er} et 14 février). La diversité des idées prime sur l'homogénéité. N'ont été retenues ici que celles susceptibles d'être les moins redondantes par rapport à la production des autres groupes.

Participant-e-s

Claude BAEHREL – 75003 Maya BECHARD – 75004 Stéphane CAZABONNE – 75001 Yves DIETZ – 75002 G. DONNET – 75001 Corine FAUGERON – 75004 Élisabeth de GINISTY – 75001 Henri JOZEFOWICZ – 75012 / 75001 Élisabeth LANDWERLIN – 75001 Jean-Pierre MARTIN - 75001

CONTEXTE

La dégradation inquiétante de l'environnement et des conditions de vie dans Paris en général, Paris-Centre en particulier, est désormais établie.

Cet état de fait découle largement de la politique du « Tout-Voiture » en vigueur depuis des années qui aboutit aujourd'hui, pour des raisons diverses, au « Trop-voiture », source de pollutions et de nuisances en tous genres.

Paris-Centre illustre jusqu'à la caricature la quadrature du cercle de Paris *intra muros* : faire coexister, sans dommages majeurs ou mieux, de façon satisfaisante, des habitants-usagers et des machines et technologies diverses en constante expansion, dans un espace restreint aux limites fixes.

Le PDP peut dès lors être envisagé comme **un outil de gestion de la mixité humains/machines** qu'il peut améliorer ou au contraire dégrader plus encore.

Les réaménagements fonctionnels et gestionnaires impactent de ce fait directement le **lien social**. Cette double dimension fut clairement présente dans la réflexion du groupe.

La question des déplacements est apparue d'emblée sous l'angle QUALITATIF, avec la perception nette d'une situation en profond déséquilibre, d'un contexte qui agresse et génère un malaise individuel et collectif.

Il nous a donc semblé que les solutions devaient être recherchées en regard d'un objectif global d'ordre également qualitatif.

L'accord s'est fait autour de l'idée qu'il s'agit désormais de trouver ou de restaurer un **ÉQUILIBRE URBAIN (urbanisme + urbanité)** dans Paris-Centre.

Ce que l'on pourrait appeler, un NOUVEL ART DE VIVRE URBAIN.

Cette perspective nous a paru fructueuse en ce que :

- elle renvoie au double registre de l'intérêt collectif et des intérêts individuels,
- elle vaut à la fois comme but et comme moyen d'arbitrer et de concilier les intérêts particuliers hétérogènes, en vue d'atteindre ce but.

Sur cette base, des pistes (principes et/ou idées) ont été soit simplement esquissées, soit plus précisément explorées.

PRINCIPES

1 - Atteindre à l'Équilibre Urbain (*urbanisme*) dans Paris-Centre suppose :

- la **révision de l'actuelle hiérarchie des priorités** caractérisée par la prééminence des véhicules et de la circulation « dure » sur les piétons et la circulation « douce ».

Ce qui peut en passer :

- soit par la substitution du « Tout-Piéton » au « Tout-Voiture » ;
- soit par le partage équitable du temps et de l'espace urbains entre les trois grandes catégories d'usagers : piétons / véhicules sans moteur / véhicules motorisés.
- la **restauration du droit d'accès et d'utilisation de l'espace urbain public des usagers non motorisés**, que la croissance exponentielle des véhicules motorisés à deux ou quatre roues et la captation de l'espace à des fins commerciales, publicitaires, ont réduit aujourd'hui quasiment à néant.

2 - Atteindre à l'Équilibre Urbain (*urbanité*) suppose également une forte **implication psychologique et pratique** des divers acteurs concernés.

D'où l'importance de ne pas s'en tenir à la dimension strictement fonctionnelle et/ou gestionnaire, mais **d'offrir des perspectives qualitatives à terme** pouvant susciter le désir de changement, et de conduire des actions susceptibles de faire évoluer les mentalités.

Sur ces bases, deux scénarios ont été envisagés : 1 – le « Tout-piéton » / 2 - le « Partage équitable de l'espace urbain »

1 – SCENARIO « TOUT-PIÉTON »

- « Sanctuarisation » totale de Paris-Centre.
- Accès motorisé exclusivement réservé aux résidents, aux professionnels et aux transports en commun.

- Péage dissuasif (sommes collectées affectées à la création de rocade et à l'amélioration du transit en banlieue).

2 –SCENARIO « PARTAGE EQUITABLE »

ÉGALE VALEUR ET IMPORTANCE DES ATTENTES ET DES INTÉRÊTS DES TROIS CATÉGORIES D'USAGERS.

RÉVERSIBILITÉ POTENTIELLE DES CHOIX

DOUBLE REGISTRE DE CHANGEMENT : SUR LE PLAN PRATIQUE ET DANS LES MENTALITÉS.

2 . 1 - SUR LE PLAN PRATIQUE (URBANISME):

• **Rééquilibrage et régulation des flux de véhicules motorisés (2 et 4 roues), de la circulation de transit en particulier.**

Propositions :

- « Sanctuarisation » partielle de Paris-Centre (Filtrage + Péage) - Circulation de transit autorisée, mais à certaines périodes, ou à certains moments dans la journée, à déterminer de façon concertée.
- Réduction de l'utilisation individuelle de la voiture. Facilitation du covoiturage comme choix personnel (site Internet d'offre et de demande) ou d'entreprise.
- Paris-Centre totalement en Zone 30 + évaluation des résultats et de la pertinence du choix
- Circulation entièrement souterraine dans Paris-Centre.
- Installation de barrières le long de certains trottoirs pour éviter les encombrements abusifs.
- Création d'une police municipale à cheval.
- Contrôle et sanction des motos dans les couloirs de bus.
- Sanction du bruit excessif / application de la réglementation interdisant les pots d'échappement trafiqués.
- Installation de râteliers motos + signalisation très visible.
- Espaces de stationnement motos dans les parkings.
- Stationnement résidentiel / tarifs dégressifs dans les parking, etc.

• **Restructuration des modes de livraison**

- Aménagements des zones et des horaires de livraison
- Création de plateformes de fret dans le réseau RER ou dans la voirie souterraine des Halles.
- Développement du transport fluvial.

• **Politique volontariste d'incitation à l'utilisation des transports en commun**

- Refonte complète du service de bus (moins d'arrêts, plus grande vitesse, voies en site propre, trajets plus rectilignes) + mini réseaux locaux de transports complémentaires.
- Optimisation des moyens existants (propreté, accessibilité, fréquence). Sortir du Tout-Techno et réhumaniser (retour d'agents RATP (non sécuritaires) sur les quais du métro, notamment).
- Création d'une flotte de taxis exclusivement parisiens / licences conditionnelles (véhicules électriques ou peu polluants / tarifs spécifiques).

- **Diversification et innovation dans les déplacements de proximité**

- Taxis collectifs de type minibus, non polluants et en self-service (trajets et arrêts), gratuits ou peu onéreux.
- Système de location, type Easy Car, de voitures ou véhicules utilitaires non polluants, spécifique à Paris-Centre.
- Mise en place de services à la personne en partenariat avec les commerçants et/ou assurés par des associations (consignes paquets, voituriers, accompagnants divers, garderies-courses, gardiens de rues complémentaires des gardiens d'immeubles, etc.)

Gestion de ces dispositifs assurée par des associations ou des régies de quartier.

- **Politique volontariste favorisant et incitant à la circulation douce**

- **VELO**

- Circulation en double sens, dans toutes les rues
- Signalétique de circuits express ou moins pollués empruntant des sens interdits
- Claire délimitation de couloirs vélos (rollers, trottinettes) inaccessibles aux 2 roues motorisées
- Généralisation des pistes cyclables sur les trottoirs suffisamment larges, (notamment boulevard Sébastopol, le long des quais)
- Voie(s) cyclable(s) dans le jardin des Tuileries
- Multiplication de râteliers extérieurs dissuasifs pour les motos
- Création d'abris vélos sécurisés (utilisables sur abonnement)
- Espace vélos dans les rames de RER pour inciter les gens à utiliser ce mode de transport dans Paris.

- **MARCHE**

- Création de cheminements ou de trottoirs efficacement séparés des voitures (barrières végétales ou circuits type Coulée Verte).
- Aménagement et sécurisation des carrefours dangereux.
- Sécurisation des abords des écoles.
- Création de circuits exclusivement piétons-vélos facilitant les déplacements de proximité.
- Limitation, voire interdiction, de l'extension des terrasses commerciales (application de la réglementation, au minimum).
- Rues ou quartiers interdits à la circulation le week-end (interdictions tournantes).
- Aménagement de zones de calme et de silence dans les quartiers nettement séparées des zones d'activité + publication d'un plan de ces zones.
- Réaménagement total des voies sur berges : soit piétonisation complète + lieux de halte divers ; soit coexistence d'une voie piétonne et d'une voie de circulation nettement séparées.
- Implantation de mobilier urbain favorisant la communication et la détente (bancs public abrités, espaces de jeux, lecture, etc)

2 . 2 – SUR LE PLAN DES MENTALITES (URBANITÉ)

- **Actions de sensibilisation et de réappropriation de l'espace**

Diversification et multiplication des opérations de type « Paris Respire » :

- . « *Journée rue libre* » : un jour par an, une rue est fermée à la circulation et redevient un lieu d'échange et de vie (365 rues par an donc)
- . « *Journée la rue est à nous* » plus spécifiquement dédiée aux enfants
- . « *Courts trajets sans ma voiture* »
- . « *Semaine du covoiturage* », etc.
- . « *Stop à la pollution* » : Installation de panneaux indicateurs, en temps réel, du niveau de pollution et de la nature des polluants / Macaron « voitures propres ».
- . « *À la manière de...* » : journée ou semaine d'expérimentation dans Paris-Centre des dispositifs mis en œuvre dans les capitales plus avancées que Paris en matière de circulation douce.

• **Restauration de la perception de la valeur non marchande de l'environnement urbain**

- Réactivation du lien passé-présent (redynamisation de lieux historiques spécifiques / réutilisation ludique ou pratique de la Seine / retour à l'air libre de l'ancien bras de Seine au niveau du bd Morland, etc.)
- Faire appel à des décorateurs de théâtre ou de cinéma pour créer des installations provisoire ou relooker des espaces ou des quartiers.

• **Actions en direction des enfants en sorte qu'ils deviennent prescripteurs de changement d'habitudes chez les adultes**

- Éducation à l'environnement dès le primaire.
- Sensibilisation au civisme en matière de déplacements, de circulation et d'occupation de l'espace urbain.
- Opération « *Enfants pour l'environnement* » en général, urbain en particulier. Approche scientifique / Partenariat avec les écoles / Invitation de chercheurs
- Concours inter-écoles « *Circulation douce* » + communication forte
- **Recueil et prise en considération des avis et propositions des enfants**

• Enfin, une proposition plus globale a été envisagée :

• **PARIS-CENTRE, ESPACE D'INNOVATIONS ET D'EXPERIMENTATIONS URBAINES DEDIEES A L'EQUILIBRE URBAIN (réversibilité, critère majeur)**

Pistes :

- **Observatoire de la Qualité Urbaine**, réseau informel ou associatif regroupant les habitants-usagers de l'espace public et des personnes-ressources, dédié :
- à la poursuite d'une réflexion prospective prenant appui sur les réalisations existantes dans d'autres capitales ; ouvrant des thématiques peu explorées (femmes et déplacements par exemple).
- au suivi, le temps venu, de la mise en œuvre du nouveau PDP.
- à la création d'un label **Haute Qualité Urbaine**.
- à l'élaboration d'une **Charte de l'Urbanité** à destination de tous les usagers de l'espace public.

Un certain nombre de personnes présentes dans la salle émettent les observations suivantes :

- Développer l'idée des taxis collectifs comme dans les pays du tiers monde, la circulation des vélos en double sens en limitant la vitesse des voitures à l'exemple de la Belgique, la piétonisation et la végétalisation des voies sur berges en enterrant les parties non souterraines, et lancer un opération concours d'affiches entre écoles car les enfants sont prescripteurs.
- Réfléchir aux conséquences des propositions. Par exemple, on constate ailleurs que des docteurs, n'arrivant plus à circuler, ne s'installent plus en centre ville mais en périphérie.
- Faire en sorte que tout projet puisse être évaluable et réversible.

Il sera difficile de rendre les voies sur berges aux piétons mais qu'elles pourraient être couvertes sur la partie centrale.

Le niveau de promenade devrait se faire au niveau de l'eau et non à celui des voitures. Paris Plage pourrait ainsi avoir lieu toute l'année.

Les quais hauts pourraient devenir sans voitures.

Si les deux quais devaient devenir piétons, il faudrait prévoir des mesures incitatives en amont pour que les voitures ne traversent plus le centre. Cela serait plus intéressant de réserver les quais hauts aux piétons plutôt que les voies sur berge parce que la perspective est plus belle en haut, cela évite de passer sous les ponts et que cela générera moins de nuisances sonores et olfactives pour les riverains.

Mais les quais bas sont libres le dimanche alors que les quais hauts sont embouteillés, ne permettant plus la circulation des pompiers et du SAMU se rendant à l'Hôtel Dieu.

GROUPE DE TRAVAIL PDP

QUARTIERS CENTRAUX

Ss Groupe Stationnement

REUNION DU 2 FEVRIER 2006

MAIRIE DU 1^{ER}

Participants :

1^{er} arrondissement

Elus : Michèle HAEGY, Emmanuel CALDAGUES, Alain LE GARREC

Elisabeth de GINISTY-FISCHLER

Anne MARZAGORA

Françoise THOMAS, « Vivre aux Halles »

Xavier de BAYSER

Pierre HOUSSIN

Jean Pierre MARTIN

3^e arrondissement

Gilbert LEONHARDT, Atelier Local d'Urbanisme du 3^{ème}

Les personnes présentes sont conscientes d'un contexte urbain complexe en raison de l'imbrication des fonctions, dans notre centre de Paris, des contraintes économiques et de fonctionnement – conscients aussi d'une ambiance, d'un paysage particulier à préserver.

Source Mairie de Paris – Plan de Déplacements de Paris (brochure spécifique des arrondissements 1, 2, 3, 4, novembre 2005) :

Il y a à Paris au total 750 000 places de stationnement dont 175 000 sur la voirie, les résidents parisiens possédant 550 000 véhicules (p. 46)

Dans les quartiers centraux uniquement :

40 650 places de stationnement, dont : 6 650 places sur la voirie

Pour les parkings :

la Ville annonce 16 parcs concédés – soit 9 300 places

sur ces 9 300 places, 1 000 sont réservées aux résidents

Alors que la demande de stationnement résidentiel répertoriée est de 21 400 véhicules ...

Ainsi à une demande de stationnement résidentiel de 21 400 places, les parcs publics et la voirie n'offrent au total que 6 650 + 1000 = 7 650 emplacements.
(et encore... le chiffre de 6 650 ne fait pas le distinguo entre les axes où le stationnement résidentiel est interdit et les autres...)

L'offre dans les parcs publics est répartie de la manière suivante :

- le 1^{er} 5 100 places
- le 4^{ème} 2 700,
- le 2^{ème} n'en a que 900
- le 3^{ème} seulement 600 !

Ce rapport de la Mairie indique (p. 46) que les résidents représentent 28 % des abonnés de ces parkings (dont seulement 5 % dans le parking Bourse, par exemple).

De ces chiffres, la Mairie conclut qu'ils prouvent l'utilisation de la voiture comme déplacement domicile-travail ...

Il nous a semblé qu'ils prouvaient surtout

- qu'ils sont insuffisants, du moins dans certaines zones
- que le montant des abonnements dans ces parkings reste trop élevé pour les résidents et que les tarifs sur la voirie restent plus attractifs que le stationnement souterrain.

* Les difficultés de circulation et de stationnement croissantes entraînent des conflits d'usage entre les habitants et les « visiteurs » (toute personne qui accède dans le centre pour visiter, travailler, se divertir -magasins, restaurants, cinémas, fête foraine des Tuileries...)

* Apparition d'un conflit d'usage avec les rollers et les vélos.

I - les nuisances

- stationnement abusif et anarchique (incivilité)
 - des voitures sur les trottoirs, sur les aires de livraison, transports de fonds, emplacements des taxis et en double file,
 - des cars de tourisme en double file.
 - des motos, grosses et petites, sur les trottoirs
- réglementation inadaptée des aires de livraison
- comportement agressif
 - des usagers du vélo
 - des rollers

L'ensemble de ces nuisances crée des difficultés de déplacement :

* pour les bus de la RATP qui restent bloqués à cause d'une voiture, d'un camion de livraison ou d'un car de touristes

* pour les piétons –adultes et enfants- pour qui la rue devient un parcours d'obstacles

* pour les véhicules en mouvement => embouteillages, bruit, pollution atmosphérique

Et qu'en serait-il en cas d'urgence pour des ambulances, les pompiers ?!

II - des solutions

1/ les TRANSPORTS EN COMMUN

* **encourager leur utilisation**

- **améliorer** leur confort et leur accessibilité,
- **intensifier leur fréquence** en particulier le soir, les dimanches sans oublier la nuit pour les bus
- **créer de larges parkings près des gares et gares RER** ce qui élargirait l'offre de déplacement pour les personnes qui viennent à Paris de l'extérieur et contribuerait à la diminution du transit

* **créer de nouveaux modes de déplacements** courts, propres (électriques) et faciles

- une flotte de taxis dont le champ d'action serait limité à Paris intra muros et financée (tout ou partie ?) par des sponsors/la Mairie de Paris = petit prix de course et grande mobilité.
- même idée avec des réseaux de minibus dans les quartiers du centre dans l'esprit du Marais-bus ou du mini bus vert du 20^{ème}.

2/ le STATIONNEMENT SOUTERRAIN

Si les quartiers du centre sont les moins peuplés, ils sont les plus denses en fréquentation et les chiffres publiés par la Mairie prouvent qu'il y a des efforts à faire

—
Une meilleure **accessibilité des parkings souterrains, en particulier pour les résidents**, permettrait de **dégager la voirie** pour la réserver

- à des stationnements limités dans le temps
- et, en priorité, aux livraisons, dépôts de personnes, de marchandises, artisans, médecins, infirmières...

Quelques idées :

* **associer les commerçants** de nos quartiers à une « meilleure respiration » de notre environnement, ce qui ne peut que contribuer au développement de leurs affaires,

- par l'encouragement de leur clientèle ET de leurs employés, à l'utilisation des parkings souterrains – comme le font déjà les cinémas :
« vous achetez, vous consommez chez nous = nous vous offrons 1h, 2h de parking »
les restaurants ferment tard, leurs employés se déplacent beaucoup en voiture car ils finissent tard le soir => parking souterrain
application => avec un système de tickets, par exemple, payés par les établissements et à fournir au parking en sortant

* rendre **l'offre de parking transparente** (par exemple, un site internet recensant les

tarifs et les taux de remplissage).

* **création de nouveaux espaces de parkings souterrains** pour les voitures dans un quartier où les immeubles sont anciens et n'en sont pas équipés ; en particulier dans le nord des 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements où ils font cruellement défaut.

* **plus d'aménagements accessibles et spacieux pour les 2 roues à moteur, tous « calibres »** ce qui permettra de libérer les trottoirs, les abords des trottoirs... et d'éliminer pour les riverains le bruit infernal de ces véhicules à leur arrêt et au démarrage.

* évocation du « co-parking »

=> point faible de ce système : il oblige l'occupant nocturne à libérer la place pour l'occupant diurne – pourtant il est très intéressant si les deux occupants y trouvent leur compte

* **obtenir des tarifs résidents dans les parkings souterrains** sans que les bénéficiaires de ces tarifs soient tenus de sortir leur véhicule tous les jours pour pouvoir bénéficier de ces tarifs.

* **inciter à la non utilisation des voitures** par des tarifs inversement proportionnels au nombre de sorties des véhicules.

* **dissuader les autocaristes d'encombrer les petites rues** avec les grands cars – et surtout sanctionner leurs stationnements intempestifs. Le nombre de places de leur parking sous le Louvre est-il suffisant ? **Utilisation de cars plus petits et propres pour la circulation en ville.**

3/ le STATIONNEMENT DE SURFACE

* **avec une meilleure utilisation des parkings souterrains, le stationnement sur voirie devrait être allégé et rester utilitaire :**

- arrêts courts : entre 15 mn et 1 heure
- personnes handicapées,
- dépôt de personnes (touristes compris), de marchandises...
- véhicules de corps de métiers tels qu'artisans en chantier, dépannage plomberie, gaz, électricité...

* **redistribution mieux ciblée des aires de stationnement des livraisons et, surtout rétablissement d'horaires de travail :**

- pendant les « heures ouvrables », limiter le temps (ticket horodateur) d'occupation par les véhicules pour permettre une meilleure rotation,
- en dehors de ces « heures ouvrables » ces places pourraient alors être utilisées la nuit et les fins de semaines en stationnement résidentiel uniquement

* **aménagement d'aires de parkings pour les vélos en surface et rétablissement des plaques d'identification**

* **application et, si nécessaire, renforcement des sanctions** dans les cas de non respect des espaces et des règles de stationnement - qu'il s'agisse des 4 ou des 2 roues, des camions de livraison ou des cars de tourisme.

4 / DIVERS

Faut-il régler le problème du stationnement par l'interdiction des quartiers « fragiles » du centre de Paris à la circulation par un système de péage comme à Londres ? : Pas de réponse unanime à la question, les avis restent partagés bien qu'apparemment la balance penche plutôt vers le non mais par contre, nous avons tous été d'accord pour demander la révision du « format » des cars, camions et autres véhicules professionnels et pour une discrimination qui favoriserait **les véhicules à énergies propres.**

AJOUTS STATIONNEMENT

Un certain nombre de personnes présentes dans la salle émettent les observations suivantes :

Il est précisé le distinguo entre parking rotatif et parking résidentiel, ainsi que parking privé et celui de gestion publique. Il y a 21 000 demandes de stationnement résidentiel et 40 000 places de parkings au total sur les quartiers centraux. Cela devrait être suffisant mais le problème vient du fait que les gestionnaires de parkings privés privilégient les stationnements rotatifs plus lucratifs. Or les parkings rotatifs attirent les véhicules dans des quartiers déjà bien desservis en transports en commun. Afin de privilégier les modes de circulation douce, il faut privilégier le stationnement résidentiel au détriment du rotatif en surface. Les statistiques donnent 9300 places de parkings concédées sur les 40 000 qui comptent du privé et où il n'y a pas de politiques publiques, cela n'est pas suffisant. L'exemple du parking Pyramide où la Ville a demandé aux concessionnaires d'offrir un tarif dégressif incitant à peu utiliser son véhicule est intéressant. Il faudrait demander à ce que la Ville récupère un certain nombre de parkings existants pour proposer des politiques en faveur du stationnement résidentiel.

Il ne faut pas créer davantage de parkings qui font office d'éponge à voitures les attirant dans le centre, ce qui va à l'encontre de ce que l'on souhaite. Il ne faut pas encourager les commerçants à offrir une place de stationnement car cela encouragera l'usage des véhicules. L'attitude commerciale de l'UGC cité les Halles est choquante. Il manque par ailleurs des parkings à vélos. Les tarifs des parkings parisiens sont exorbitants. Il faut ouvrir en sous-sol des parkings à vélos gratuits et surveillés.

Les places de parkings devraient être plus chères pour les véhicules les plus polluants.

Les travaux du groupe ne proposent pas d'augmenter le nombre de places mais de mieux gérer les places existantes. Par ailleurs, il existe un manque spécifique de parkings dans le nord du 3^e arrondissement. La Ville devrait mieux communiquer sur les tarifs résidentiels.

Il manque des panneaux indiquant le nombre de places vides. Mais cela risque de susciter de la demande. Cependant si l'on souhaite faire pression sur le forum pour que les prix baissent, il faut remplir leurs parkings. Cela permettrait de dégager la rue.

Des résidents éprouvent des difficultés pour se garer le soir dans le 3^e. Il faut aussi penser aussi aux personnes qui travaillent tard le soir et qui ont besoin d'une voiture pour se déplacer.

L'offre de parkings des quartiers centraux pourrait être liée à des minibus de desserte locale. Le co-voiturage nécessite un changement de mentalité. Quant à laisser sa voiture dans un parking, il vaudrait mieux privilégier la location.

Le stationnement résidentiel de surface est une ineptie et qu'il vaut mieux garer sa voiture en sous-sol.

Il est fait référence aux minibus écologique de Florence. La diminution de la pression automobile se fera en encourageant une offre variée et accessible de transports collectifs, en songeant notamment aux personnes à mobilité réduite.

Saint Cloud a également un minibus et que des associations ont travaillé sur un projet de maraisbus. Une expérimentation du maraisbus pourrait être lancée pendant 6 mois.

La circulation vélos en contresens pourra avoir un effet régulateur en pacifiant la circulation et serait une expérimentation facile à mettre en œuvre.

Un commerçant de la rue Saint Honoré se plaint du changement de circulation rue Saint Honoré et explique que des personnes âgées ont peur d'aller dans les parkings. D'autres part, les voitures ventouses posent problèmes. Il faut que les livreurs et les clients puissent se garer.

Il est répondu que la voiture est l'ennemie du commerce de proximité. Le tout voiture favorise les grandes surfaces et les clients-riverains apprécient de faire leur course dans un environnement pacifié.

Le PLU pourrait préciser les normes de construction limitant le nombre de parkings. Ces mesures ont été mentionnées et renforcées.

GROUPE DE TRAVAIL PDP QUARTIERS CENTRAUX

Ss Groupe Accessibilité

REUNIONS DES 7 ET 21 FEVRIER 2006 4^E ARRONDISSEMENT

Groupe Accessibilité privilégiant la question accès aux transports en commun pour séniors, personnes avec bagages ou poussettes, handicapés.

2 réunions ont eu lieu, une longue consultation téléphonique et des échanges électroniques

Ont participé :

Gael Lapeyronnie

Brigitte Cazeaux

Sylvie Brod

Valérie Rattier

Thierry d'Auzon

Claire Grover

Sylvie Brod

Chacun présentera ses idées et la plupart seront notées, sauf désaccord majoritaire. Nous privilégions les cas pouvant s'appliquer à l'ensemble de Paris-Centre et plus si affinités, bien que nous soyons majoritairement du 4^e.

Le but est d'améliorer matériellement l'accès des transports en communs aux personnes en difficulté pour les différentes raisons énumérées dans l'intitulé, handicap, âge, charges. Et d'inciter l'usage de ces systèmes de transport pour soutenir les plus fragiles, tout en ménageant la santé de tous, si agressée par les pollutions urbaines.

Nous avons imaginer de doubler une approche toute concrète et matérielle d'un versant psychologique, en effet, il ne suffit pas de rendre les transports collectifs plus faciles, il faut le dire, de manière à les rendre plus attractifs, par exemple en l'accompagnement des travaux d'une campagne de communication et sensibilisation, détaillant les changements et améliorations apportées.

Nous avons noté :

. qu'une plus grande fréquence de bus et métro seraient souhaitable et cela 24

heures sur 24

- . des horaires de passages indiqués à l'entrée des gares et stations de bus, métro, RER
- . l'intérêt que présenterait un ticket métro-bus-RER de 2 heures

les bus

- . des bus à hauteur du trottoir et s'arrêtant parallèlement au trottoir
- . au plancher plat
- . plus stables
- . qui ne basculent pas (sans porte à faux)
- . pas de freinage sec
- . avec une plates-formes adaptable pour soulever poussettes, bagages et fauteuils roulants
- . des marches adaptables
- . des abribus plus étanches au froid et à la pluie

Pour le Marais nous pensons que les Maraisbus peuvent apporter un surcroît d'accessibilité aux transports collectifs pour un plus grand nombre. Ainsi que les taxi collectifs, les deux pour amener les transports plus à proximité des usagers et plus particulièrement ceux qui ont des handicaps. Nous constatons qu'il manque un arrêt Météor dans le 4^e, à Bastille peut-être ? En effet, ce magnifique métro ne dessert pas nos quartiers entre Chatêlet et Gare de Lyon !

les métros

- . des escalators étroits dans les 2 sens en accès/sortie métro en parallèle des escaliers
- . des ascenseurs parkings accessibles tout public pour accéder au métro, en plus des ascenseurs spécifiques à construire
- . des auxiliaires pour guider les aveugles, assister les handicapés
- . des indications sonores dans les stations pour les aveugles, analphabètes
- . sur les plans RATP des informations exhaustifs sur tous les transports en commun
- . des bancs pour les séniors et les autres

AJOUTS ACCESSIBILITE

Un certain nombre de personnes présentes dans la salle émettent les observations suivantes :

Il est rappelé l'importance du lien social et la nostalgie du poinçonneur des lilas. Cela pose la question du coût nécessaire pour avoir une bonne qualité de vie. La solution d'un voiturier par rue permettrait de créer des emplois peu qualifiés.

Les transports en commun devraient fonctionner non stop du vendredis soirs au dimanche matin. La RATP a déjà entrepris un solide effort dans le financement des lignes noctiliens.

Il faudrait comparer ce qui se fait dans d'autres grandes capitales afin de ne pas réinventer l'eau tiède. La notion de réversibilité est étroite liée à celle d'un bilan-évaluation. Un retour sur les propositions est attendu.

GROUPE DE TRAVAIL PDP QUARTIERS CENTRAUX

Ss Groupe Circulation de transit

REUNIONS DES 8 ET 20 FEVRIER 2006 MAIRIE DU 2^E

Réunion du 8 février, présents :

Bruno René Bazin CQ des Halles 1^{er}
Dominique Lucbert CQ Réaumur 3^e
M Martino CQ Réaumur 3^e
Françoise Thomas CQ Montorgueil 1^{er}
Catherine Garnier CQ Vivienne Gaillon 2^e
Gilbert Léonhardt CQ Réaumur 3^e
Sophie Gudin CQ Francs Bourgeois 3^e
François Laisney CQ Palais Royal 1^{er}
Jean Pierre Martin CQ Les Halles 1^{er}
Elisabeth de Ginisty Fischler CQ Vendôme 1^{er}
Patrick Vuitton CQ Montorgueil St Denis 2^e

Réunion du 20 février, présents :

Catherine Garnier CQ Vivienne Gaillon 2^e
Gilbert Léonhardt CQ Réaumur 3^e
Sophie Gudin CQ Francs Bourgeois 3^e
Elisabeth de Ginisty Fischler CQ Vendôme 1^{er}
Patrick Vuitton CQ Montorgueil St Denis 2^e

Définition

Il est convenu de définir la circulation de transit comme celle qui n'a pas pour point de départ ou d'arrivée Paris Centre (les quatre premiers arrondissements).

Constat général

La qualité de l'air de l'Île de France est alarmante ; la pollution par les transports motorisés y est pour beaucoup et elle a des conséquences sur l'effet de serre.

Sur Paris Centre, les conflits entre voitures ou deux roues motorisés et piétons sont importants, en particulier sur certains axes (Strasbourg Saint Denis à la hauteur de

Beaubourg, Rivoli...). Ces piétons ne sont pas que des habitants des quartiers centraux, mais viennent aussi de partout (commerce, tourisme, culture...).

Les problèmes de circulation finissent par entraver l'économie et les services (artisans...).

Paris Centre est un carrefour pour des raisons historiques ; certaines rues étroites drainent encore des flux importants (Richelieu...). La vie des riverains est particulièrement difficile le long des grands axes (Strasbourg Saint Denis, les quais etc.), du fait du bruit et de la pollution de proximité.

Paris Centre est extrêmement bien desservi en transports en commun souterrains (métro, RER, ligne 14...), sauf à l'intérieur de certains arrondissements (3^e).

Le diagnostic technique de la Direction de la voirie et des déplacements indique que 430 000 véhicules passent chaque jour dans Paris Centre. Près de la moitié (43%) sont du transit. Les autoroutes et les voies le long de la Seine drainent beaucoup de trafic transitant par Paris Centre, donc venant de loin. Par exemple pour aller de Roissy à la banlieue sud, il est souvent plus facile de traverser Paris que de la contourner.

En plus de la quantité de véhicules, il y a un véritable problème de respect de la réglementation.

Il y a 25% d'accidents de plus que sur la moyenne de Paris.

Les habitants de Paris Centre ont peu de voitures : 0,37 par ménage, contre 0,5 à Paris.

Un participant rappelle qu'il avait vu des plans de bureaux d'étude en 1962 qui prévoyaient de couvrir le canal St Martin en deux fois quatre voies jusqu'à la Seine. Si cela avait été réalisé, certains diraient qu'il n'est pas possible de revenir en arrière...

Objectif

Nous devons agir pour tous ceux qui fréquentent Paris Centre aujourd'hui (habitants, visiteurs, travailleurs) et pour transmettre une ville et un patrimoine plus vivable pour les générations futures.

L'objectif partagé par les participants est de réduire globalement la circulation motorisée polluante, et pas seulement de créer un îlot de tranquillité en rejetant la circulation ailleurs. **Une action sur Paris Centre serait intéressante par son aspect symbolique sur l'ensemble de l'Île de France.** La plupart des cœurs d'agglomération en Europe, qui sont au départ des carrefours de circulation, limitent ou interdisent le transit. Cela doit se combiner avec une action qui investisse massivement en banlieue et grande couronne.

Aux heures de pointe, 80% du transport à Paris est déjà assuré par les transports en commun, contre 20% pour la voiture. Il est donc parfaitement imaginable de réduire

fortement la part de la voiture en améliorant les transports en commun, sans nuire à l'activité, a fortiori dans Paris Centre qui bénéficie d'une excellente desserte vers les longues distances.

Actions d'ensemble

Le constat partagé est qu'il faut une action d'ensemble sur l'Île de France, en particulier pour mieux desservir la banlieue en transports en commun, en parcs de stationnement de rabattement de qualité, bien indiqués, aux tarifs adaptés etc. Les transports en commun doivent gagner en quantité mais aussi en qualité.

Il faut dissuader la circulation le plus en amont possible. Pour éviter que des restrictions ou interdictions de transit sur Paris Centre se reportent sur d'autres quartiers, il faut prendre des mesures aussi sur les entrées de Paris : dissuader la pénétration en jouant sur les feux, favoriser certains trafics sur le périphérique (une voie réservée au covoiturage...) etc.

Propositions générales pour Paris Centre

On l'oublie souvent, mais Paris est très dense, donc **de nombreux parcours de transit « intra muros » peuvent se faire avec des circulations douces**, à pied ou à vélo. Mais cela nécessite aussi des aménagements pour créer des continuités, rendre ces déplacements plus faciles et plus agréables. Il faut inverser les priorités : au lieu d'une continuité de la circulation automobile, **une continuité de la circulation piétonne** : pour les passages piétons entre trottoirs la chaussée est surélevée (les piétons restent sur le même niveau, les voitures doivent monter et descendre), priorité au piéton, diminution de la vitesse des véhicules...

Pour diminuer la circulation à l'intérieur de la zone, il faudrait **renforcer les transports en commun de surface, par exemple de petits bus**. Une partie doit être adaptée au commerce (trajets, possibilité de transporter des paquets...).

De même il faudrait **renforcer l'offre en taxis** et avoir des possibilités de location de voiture.

Pour dissuader un peu de prendre sa voiture pour accéder à Paris Centre et pour gagner de l'espace, il est proposé de réduire le stationnement de surface.

Des mesures doivent aussi être prises pour les livraisons (par exemple, gare de frêt aux Halles).

Propositions spécifiques sur le transit dans Paris Centre

Quelles que soient les options « lourdes » retenues, il serait intéressant de **multiplier les opérations exceptionnelles de type « Paris respire »**, pour accoutumer à l'idée que le Centre ne doit pas être un lieu de transit.

Pour les voies sur berge, il n'y a pas consensus et deux options sont soutenues :

- **maintenir les voies sur berge** tant que l'offre de transports en commun en Ile de France ne se sera pas améliorée, **mais instaurer un péage** ; un participant suggère de couvrir les voies sur berge
- **supprimer les voies sur berge** pour interdire le transit, émettre un signal fort pour toute la région et diminuer rapidement les nuisances ; accessoirement, les voies sur berges seront rendues aux circulations douces

Quelle que soit l'option, il faut préalablement mettre en œuvre des mesures évitant le report de trafic sur les quais (diminution du nombre de voies sur les quais etc.), voir ci-dessous.

Trois propositions apparaissent consensuelles :

- **mettre tout Paris Centre en « zone 30 »**, surtout les grands axes, comme cela va être fait à Lyon : cela ne ferait pas de ralentissement aux heures de pointe, augmenterait la sécurité des piétons et cyclistes aux heures creuses et dissuaderait un peu le transit. (pour les voies sur berge voir ci-dessus)
- **sur la voirie, donner la priorité aux aménagements pour les transports en commun, les piétons, les circulations douces** (aménagements type « Magenta ») **et les livraisons**, en réduisant la part réservée à l'automobile ; autour des quartiers centraux (par ex les grands boulevards), il ne faut pas que cette restriction de la capacité de transit se traduisent par la création d'un « petit périphérique », en aménageant un système « en marguerite », comme à Strasbourg, qui ne crée pas une voie de contournement
- **la ville de Paris doit mener rapidement des études sur des mesures plus importantes pour supprimer le transit**, comme à Rome (mesures réglementaires et contrôles), voire comme à Londres (péage). La solution payante apparaît comme inégalitaire – comme d'ailleurs le stationnement payant – mais elle ne peut être écartée a priori. Le résultat de ces études doit être communiqué pour **organiser un débat public**.

AJOUTS CIRCULATION DE TRANSIT

Un certain nombre de personnes présentes dans la salle émettent les observations suivantes :

Le Président d'un conseil de quartier du 4^e explique que son Conseil de quartier est opposé à la création d'une vaste zone 30 dans les quartiers centraux.

Le transit commence en banlieue. Il est nécessaire d'offrir aux banlieusards des parkings en deuxième couronne et prévoir des billets combinés parkings-transports. Le péage urbain de Londres n'a pas eu l'effet dissuasif escompté.

Les vélos devraient pouvoir être transportés dans les RER. La Ville de Paris va mettre en place des points vélos en libre service, ce qui correspondrait davantage à la demande.

Il y a un changement de mentalité à opérer.

GROUPE DE TRAVAIL PDP

QUARTIERS CENTRAUX

DEMANDES COMPLEMENTAIRES

DEMANDES D'INFORMATION COMPLEMENTAIRES FORMULEES AU COURS DE LA CONCERTATION ET TRANSMISES A L'AGENCE DE LA MOBILITE :

- Création d'un forum de discussion spécial quartier centraux.
- Obtenir l'étude sur la zone 30 et l'impact des quartiers verts.
- Obtenir l'étude sur la circulation des vélos boulevard Magenta.
- Obtenir les études comparatives avec d'autres grandes capitales européennes sur les politiques de stationnement.
- Obtenir le diagnostic territorialisé sur l'utilisation des différents types de parkings, leur tarification, leur emplacement, l'adéquation entre l'offre et la demande.

DEMANDES ANNEXES :

- Obtenir la réglementation des livraisons (site Préfecture).
- Obtenir le diagnostic de la qualité de l'air (site Airparif).
- Obtenir des données sur les grandes capitales (site debatsdeplacements.fr).