



# **Plan de Déplacements de Paris**

**Concertation citoyenne**

31 mars 2006

***<http://www.declic1718-paris.org>***

***3 rue Étienne Jodelle 75018 Paris***

***tél., rép., fax : 01 42 94 07 75***

***© déCLIC 17/18, mars 2006.***

*Contribution au débat public*  
*de*

***déCLIC 17/18***

**association des quartiers de  
la place de Clichy  
et des  
avenues de Clichy et de Saint-Ouen**



# Sommaire

Prologue	7
<b>1 Agir pour la qualité de l'air et la santé publique</b>	<b>9</b>
1.1 Fournir l'information utile sur la qualité de l'air	9
1.2 Inciter à la non-utilisation des VP pour de courts trajets	9
1.3 Favoriser les mesures alternatives à l'achat d'un VP	10
1.4 Stimuler l'utilisation des TC, améliorer l'offre	10
1.4.1 Le Bus, un service rendu de faible qualité mais indispensable	10
1.4.2 Le Métro, la catastrophe de la ligne 13	12
1.4.3 Créer de nouvelles lignes (tramway, bus, métro)	13
1.5 Inciter à la marche à pied, rendre au piéton le trottoir	14
1.6 Pour un développement volontariste de la pratique du vélo	15
1.7 Développer les modes utilisant les énergies non fossiles	15
1.8 Des règles d'urbanisme pour la maîtrise de l'énergie	15
1.9 Pour un traitement global des entrées dans Paris	16
<b>2 Favoriser l'accessibilité et la justice sociale</b>	
2.1 Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite	17
2.2 Assurer l'accessibilité aux services urbains	17
2.3 Assure et favoriser la mobilité du piéton	17
2.4 Faciliter la mobilité de tous les usagers	19
2.5 Faciliter la mobilité des usagers économiquement contraints	19
<b>3 Rendre la ville plus belle et plus agréable</b>	
3.1 Les TC accueillants aux enfants, parents, usagers du vélo	21
3.2 Des zones de promenade continues, piétonnes et cyclables	21
3.3 Aménager le boulevard des Batignolles	21
3.4 Organiser le déplacement des écoliers	21
3.5 Protéger les zones d'intérêt historique majeur	21
3.6 Des feux suspendus pour la sécurité	22
3.7 Renforcer les zones 30, limiter la vitesse	22
3.8 Renforcer la répression aux infractions du Code de la Route	22
3.9 Réduire l'utilisation d'itinéraires malins	22
3.10 Faire respecter le trottoir	23

<b>4</b>	<b>Accroître la vitalité économique</b>	
4.1	Organiser les livraisons	.....25
4.2	Mieux utiliser et optimiser le transport fluvial	.....25
4.3	Créer des plate-formes logistiques	.....25
4.4	Créer des sites décentralisés pour la VPC	.....26
4.5	Utilise aussi le tramway à des fins économique	.....26
4.6	Valoriser les rues à forte valeur commerçante	.....26
4.7	Organiser le stationnement des usagers professionnels	.....27
4.8	Optimiser l'offre de stationnement	.....27
4.9	Moderniser le traitement du stationnement	.....27
4.10	Pour une gestion plus dynamique des cars de tourisme	.....28
<b>5</b>	<b>Paris au cœur de l'agglomération</b>	
5.1	Investir massivement pour les TC de banlieue en banlieue	.....29
5.2	Intégrer globalement l'extension du réseau	.....29
5.3	Créer une liaison SNCF de Pont-Cardinet à La Défense	.....30
5.4	Prolonger le tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières	.....30
<b>6</b>	<b>Annexe : présentation de déCLIC 17/18</b>	.....31

# Prologue

Les quartiers de la place de Clichy et des avenues de Clichy et de Saint-Ouen occupent une place singulière dans la géographie parisienne. En effet, ils se répartissent sur quatre arrondissements, de part et d'autre de l'ancienne Enceinte des Fermiers Généraux toujours très prégnante : *Europe* (8<sup>e</sup>) isolé par le faisceau ferré Saint-Lazare, *Saint-Georges* (9<sup>e</sup>) en bordure de Montmartre, *Batignolles* (17<sup>e</sup>) au bâti et à la voirie typiques des communes extra-muros du Paris d'avant 1870, *Épinettes* (17<sup>e</sup>) au visage contrasté par l'empreinte de son passé industriel, *Grandes-Carières* (18<sup>e</sup>) que traversent du sud au nord les voies principales de desserte de cet arrondissement.

La place de Clichy, à l'intersection de ces quatre arrondissements, forme un point nodal d'accès vers et hors de Paris. Remarquablement située à l'emplacement même d'une ancienne Bastille des Fermiers Généraux, elle commande, tel un verrou, aux échanges sud-nord, en desservant les quartiers d'affaire et de commerce et aux liaisons Est-Ouest, de la plaine Monceau aux gares du Nord et de l'Est. Elle est aussi la porte d'entrée occidentale de l'ancienne Commune de Montmartre.

Les quartiers autour de la place s'étendent de part et d'autre des deux « pénétrantes » que constituent les avenues de Clichy et de Saint-Ouen. Le statut fort ancien de routes départementales de ces deux voies leur confère d'emblée un rôle stratégique majeur, non seulement dans leur fonction de voie de circulation mais aussi dans leur usage de desserte des quartiers qu'elles irriguent. Quartiers périphériques aussi, les Batignolles, les Épinettes dans le 17<sup>e</sup> arrondissement et les Grandes-Carières dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, subissent lourdement les effets de leur proximité avec les voies autoroutières et rapides au-delà de Paris intra muros.

C'est pourquoi, même à l'échelle de ces quartiers denses mais bien délimités, l'on ne peut aborder la problématique des déplacements sans évoquer sa dimension régionale. Les limites administratives des communes n'y sont que de peu d'utilité et c'est l'ensemble régional des réseaux de transport qui affecte, par ses caractéristiques, ses avantages, ses manques et ses dysfonctionnements, la vie quotidienne de nos quartiers.

Ces quartiers à la vocation résidentielle assez marquée sont aussi riches d'une diversité humaine. Mais, avant tout, ils accueillent une population d'urbains actifs de tous âges dont la structure diffère peu de la moyenne parisienne. La densité de population y est élevée, les moins de vingt ans comme les plus de soixante ans bien représentés. S'ils ne sont pas dépourvus d'activités économiques diversifiées, ces quartiers ne sont pas exclusivement dévolus, à l'opposé des 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements, à une fonction administrative ou économique. Bref, ces diversités humaine et fonctionnelle justifient pleinement qu'ici, la mobilité revêt de multiples aspects et, de fait, un enjeu considérable.

Pourtant, un paradoxe évident ne peut manquer de frapper l'observateur. Ces quartiers bénéficient globalement d'un réseau dense de transports collectifs (sauf, exception notable, à ses confins septentrionaux) mais le réseau viaire principal y est constamment engorgé, obérant lourdement le bon fonctionnement des transports collectifs de surface. Le réseau souterrain souffre, quant à lui, et d'abord la ligne 13 du Métropolitain, d'une saturation extrême. Pire encore, les grands axes de circulation, à la fois rares et d'un gabarit limité, se signalent par une accidentalité des plus élevées.

Ces facteurs suffisent à expliquer qu'une association de riverains telle que déCLIC 17/18 doit relayer sans discontinuer les doléances de ses mandants exaspérés par les nuisances les plus graves (bruit, pollution atmosphérique, insécurité, etc.) et leurs difficultés quotidiennes pour se déplacer.

Parce qu'on ne peut déménager la Ville à la campagne ou raser des pans entiers d'immeubles, il convient donc de choisir et d'organiser. Le but premier reste d'assurer la mobilité de tous, l'intérêt général d'équilibrer l'offre en faveur des modes les plus efficaces et des besoins de tous. Aussi, comme cet exercice prospectif nous y invite, les propositions que nous présentons tentent de répondre à une situation présente, que beaucoup jugent, à juste titre, inacceptable.



# 1. Agir pour la qualité de l'air et la santé publique

## 1.1) Fournir l'information utile sur la qualité de l'air à Paris.

Les Parisien(ne)s restent trop peu ou trop mal informés sur l'état de la pollution de l'air. Des cartes localisées et régulièrement actualisées, fournies par Airparif, doivent être disponibles dans les gares, les stations de métro et sur des panneaux indicateurs des grands axes routiers.

## 1.2) Inciter à la non-utilisation de véhicules particuliers pour des courts trajets

Il ne suffit pas de stigmatiser l'usage trop exclusif des véhicules particuliers (VP) pour rendre possible des pratiques alternatives. Il convient de conjuguer les mesures freinant leur usage et de multiplier les solutions moins coûteuses en énergie, en espace et en finances.

### → Augmenter l'offre de stationnement résidentiel, tant en voirie qu'en parcs souterrains.

*Avec 0,5 voiture par ménage environ, les Parisiens ne sont pas les premiers consommateurs de places de stationnement. Pourtant, les difficultés à garer sont courantes. Dans nombre de villes allemandes (particulièrement celles de la Ruhr, fortement touchées par la pollution) ou britanniques, ont été créées des zones de stationnement purement résidentiel voire, aux abords de sites classés, des zones où le stationnement est nominativement réservé aux riverains.*

### → Instaurer une bourse d'échange de places de stationnement, permettant aux résidents de mettre à disposition des places de stationnement aux employés/commerçants parisiens.

*L'offre de stationnement dans les parcs publics ou privés, si elle est inégalement répartie, est aussi peu transparente. Les places disponibles devraient être mises sur le marché par tous les bailleurs et leur partage entre utilisateur diurne et résident favorisé.*

### → Introduire une tarification différentielle du stationnement de surface plus contraignante.

*Plus on est proche du centre et des zones de très grande intensité de déplacements (musées, grands magasins, attractions touristiques, etc.), plus le coût du stationnement doit se renchérir et se raréfier. Conjuguée avec la mise en place de points de dépôt facilement repérables, cette tarification peut aussi s'accompagner d'une suppression du stationnement rotatif et de la mise en place d'un stationnement limité aux seuls riverains.*

### → Renforcer et développer l'offre de taxis, améliorer sa qualité.

*En comparaison des grandes capitales européennes, le service de taxis parisien est très déficient : attente, concentration aux gares et aéroports, répartition inégale dans l'espace, image dégradée auprès des touristes. Aussi propose-t-on d'unifier le service de taxis à travers un habillage commun à toutes les compagnies, de promouvoir une charte de qualité, d'en accroître le nombre et la disponibilité à toute heure et d'étendre l'offre de services (logos-langues signalant au passager les langues connues du chauffeur).*

### → Créer une flotte nouvelle de taxis pour le transport de petits groupes et/ou de colis.

*Des taxis permettant le transport de petits groupes (six à huit personnes) et/ou des colis (cf. prototype Renault et taxis londoniens) seraient particulièrement adaptés afin d'éviter la surcharge des aéroports, des gares et des zones de chalandise. L'aéroport Feryhegy 2 (Budapest, Hongrie) utilise les ressources logicielles mathématiques et informatiques les plus sophistiquées pour optimiser le transfert des voyageurs dans la région-capitale : des navettes de 6 à 10 personnes sont créées à l'arrivée des clients, selon la proximité de leur destination finale, avec un temps d'attente toujours inférieur à 15 min. et un coût 5 à 8 fois inférieur.*

### → Créer un réseau de plate-formes logistiques inter-quartiers et une flotte adaptée.

*La livraison de marchandises recouvre une grande diversité de situations. En ce qui concerne la VPC, les petits et moyens colis, des plate-formes communes à un ou plusieurs quartiers permettraient de rationaliser les horaires et les volumes (moins besoin de gros camions) et diminueraient la consommation d'énergie, la pollution, etc.. Une flotte adaptée de véhicules non polluants desservirait les quartiers concernés.*

### 1.3) Favoriser les mesures alternatives à l'achat pour l'utilisation d'un VP

- Mieux faire connaître et/ou subventionner les associations d'utilisation de voitures communes (l'auto-partage), favoriser et promouvoir son fonctionnement.

*Un VP à Paris reste immobile 92% de sa durée de vie. Son utilisation n'est donc pas permanente et sa rentabilité économique faible voire négative : la location et/ou le partage d'un véhicule doit être favorisé.*

- Réserver des places à l'auto-partage et aux sociétés de location de véhicules dans tous les parcs de stationnement, sous réserve de certains critères (cylindrée, faible pollution, etc.)

### 1.4) Stimuler l'usage des transports en commun, améliorer l'offre

Nos quartiers sont principalement desservis par deux lignes de métro (2,13) des plus chargées du réseau métropolitain, par neuf lignes de bus (30, 31, 54, 66, 74, 80, 81, 95, PC3) engluées dans la thrombose du trafic automobile et par le RER C (Porte de Clichy).

On ne peut à la fois diminuer l'attraction du VP et abaisser les nuisances environnementales dues à la circulation automobile sans assurer un service étendu et de meilleure qualité de TOUS les modes de transport collectifs (TC). Or, si nos quartiers bénéficient d'une offre théoriquement élevée, ils subissent : la congestion de la ligne 13, connue et attendue par la RATP depuis une décennie ; l'exploitation défaillante d'un réseau bus empêché par la saturation de la voirie.

Les besoins en mobilité des habitants se sont accrus et diversifiés (soir, fins de semaine).

#### 1.4.1. Bus : un service indispensable mais de faible qualité, empêché par la circulation automobile

- Assurer l'accessibilité aux arrêts et pour tous.

*Le bus est le mode de transport privilégié de nos concitoyens âgés ou à la mobilité réduite. En effet, le métro offre très peu d'ascenseurs et suscite une crainte souvent légitime pour sa sécurité (foule, escaliers pentus, longs couloirs, petits déliés, etc.). C'est aussi l'unique mode de TC pour les usagers de fauteuil roulant (sauf la 14, et encore !). Aussi, il convient d'empêcher matériellement le stationnement de tout VP devant les arrêts de bus en y élargissant le trottoir le long de la ligne de circulation.*

- Accroître la fréquence des lignes (31, 66, 74, 81, PC3).

*Malgré les affirmations par trop optimistes de la RATP, les durées constatées par les usagers des TC dépassent souvent 15 min (31, 66, 81, PC3 surtout).*

- Élargir leur amplitude horaire, le soir jusqu'à 1 h et les fins de semaine.

***Mention spéciale aux lignes 74 et 81, qui desservent les CHU Bichat-Claude Bernard et Beaujon.** Faut-il rappeler que les visites aux malades ont aussi lieu en fin de semaine et que les personnes âgées privilégient le bus par rapport au métropolitain qui leur est très malcommode ?*

- Accroître la régularité des grandes lignes structurantes, comme le 31, 81, 95, et, dans ce but, accélérer le Programme MOBILIEN.

*La régularité est le premier facteur concourant à la qualité de service et, ce, sur la totalité de la ligne. Tout obstacle physique ou tout événement imprévu perturbe l'intervalle des arrivées consécutives d'un bus, jusqu'à retarder voire annuler le départ d'un suivant ou provoquer la formation de « trains » (le premier est alors plein, le second voire le troisième quasi vides car le nombre de voyageurs se présentant à l'arrêt est indépendant de l'état du trafic). La vitesse d'exploitation est dès lors fortement corrélée à la régularité du service. Ainsi la création d'un couloir dédié à la circulation des bus renforce considérablement la qualité de service et peut parfois être l'unique condition d'une exploitation normale. C'est aussi la seule solution pour empêcher physiquement le stationnement gênant de VP sur le trajet du bus.*

## Mobilien 31, un cas d'école

La ligne de bus 31 traverse les 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements d'Ouest en Est et relie des zones de bureaux et d'activités à des quartiers très densément peuplés. De plus, elle dessert le nord des Batignolles, le cœur des Épinettes et les Grandes Carrières.

Son tracé du terminus Ouest au carrefour Jouffroy/Cardinet/Rome tire profit de voies larges et de carrefours aisés à franchir. Au-delà, les difficultés abondent : croisements complexes au carrefour Jouffroy/Cardinet/Rome qui mérite un véritable aménagement global, stationnement problématique sur le pont Cardinet, point noir dans le double franchissement en baïonnette du carrefour Clichy/Pouchet et Clichy/Guy Môquet, rétrécissement de la rue Guy Môquet aggravé par un stationnement gênant endémique entre la rue Davy et l'avenue de Clichy, faible largeur de la rue Ordener.

Dans nos quartiers, c'est le tronçon entre les arrêts Brochant/Cardinet et Guy Môquet qui subit les dysfonctionnements les plus graves. En effet, le bus doit d'abord franchir le carrefour Cardinet/Pouchet/Clichy alimenté par des flux sud-nord (avenue de Clichy de et vers la porte éponyme) et des flux est-ouest (Porte Pouchet, rue Cardinet). Puis il remonte sur 25 m l'avenue de Clichy, sur une voie médiane de stockage au milieu de l'avenue. Enfin, il s'engage dans la rue Guy Môquet. À cette hauteur, la rue Guy Môquet est de faible largeur, accueille une forte activité commerçante et voit son trafic perturbé par de nombreux véhicules en stationnement gênant. Il est fréquent que la ligne, ne pouvant emprunter la voie, soit déviée.

**Résorber ce point noir est une nécessité absolue et concerne des dizaines de milliers de voyageurs. Mais la recherche d'une solution et la nécessaire concertation ne peuvent pas être l'instrument d'une polémique stérile servant de simples intérêts électoralistes.**

### → Mettre en site propre les lignes 54, 74, 81, en particulier avenues de Clichy et de Saint-Ouen.

*L'encombrement chronique des avenues de Clichy et de Saint-Ouen résulte, certes, de leur proximité avec les portes de Paris mais aussi de la totale indifférence avec laquelle la Préfecture de Police de Paris traite des infractions multiples que l'on observe sur zone chaque jour : stationnement gênant place de Clichy et avenue de Clichy qui crée un goulot d'étranglement et ralentit considérablement le trafic, franchissement des feux rouges de croisement, non-respect des zones de livraison et de transports de fond, occupation des arrêts de bus et des couloirs de bus, etc.. Rappelons que le stationnement, sauf pour livraison entre 9 h30 et 16 h, est strictement interdit entre la place de Clichy et La Fourche mais jamais respecté.*

***Cette situation, source de dangers et des pollutions les plus diverses pour les riverains, rend l'exploitation des lignes de bus 54, 74 et 81 particulièrement difficile.*** Pourtant, ces lignes desservent des quartiers entiers (Épinettes, Batignolles, Grandes-Carrières) jusqu'aux portes de Paris, voire au-delà, et, surtout, deux grands hôpitaux parisiens. Leur utilité pour les trois quartiers, Batignolles, Épinettes et Grandes Carrières, qu'elles desservent est considérable.

*Fin 2003, à l'initiative de déCLIC 17/18, la Ville a retenu le principe d'une « requalification » de ces deux grandes avenues mais seulement à l'horizon 2008-2010. Il conviendra alors d'étudier la mise en site propre de ces lignes de bus et, pour cette raison, d'intégrer aux réflexions et concertations préalables une étude fine d'un plan de circulation à l'échelle de tout le quart Nord-Ouest des 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements. En effet, le gabarit des deux avenues ne permet pas la création de sites propres si deux files de circulation sont conservées, au moins de la place de Clichy jusqu'au carrefour Guy-Môquet/Clichy et Guy-Môquet/St Ouen.*

### → Renforcer le réseau NOCTILIEN.

*Indispensable à la sécurité de tous, « travailleurs de la nuit » ou adeptes de l'« after ». Néanmoins, **on ne peut accepter que les lignes Noctilien ne puissent pas emprunter boulevards de Rochechouart et de Clichy les couloirs de bus protégés** car ceux-ci sont tout simplement occupés par les cars qui, après avoir déversé leurs occupants devant le Moulin Rouge, stationnent pendant la durée du spectacle.*

#### 1.4.2. Métro : un service incomplet, inconfortable et peu accessible, la catastrophe de la 13

- Créer le service de nuit du métro toutes les nuits, de 1 heure à 5 heure 30, selon une fréquence de 15 à 20 min., en supprimant éventuellement des arrêts trop rapprochés et en développant un système de vidéo-surveillance.

*Répondre à la nouvelle demande de mobilité passe par l'utilisation permanente du métro. Un service de nuit, même réduit, permet aux nombreux employés astreints à des horaires décalés et à tous les noctambules de ne pas être captif d'un VP ou du fort coûteux taxi. De plus, la sécurité de tous en sera mieux assurée car la nuit favorise toutes les conduites à risque. Berlin donne l'exemple d'un service unanimement apprécié, en particulier des jeunes générations.*

- Améliorer le confort de service par un matériel modernisé et une capacité accrue.

*L'usager moyen a grandi et grossi, la fréquentation des TC s'est accélérée (+11% pour la 13 entre 1992 et 2004) et pourtant les capacités sont restées inchangées (575 personnes théoriques dans une rame de la 13, soit 4 personnes/m<sup>2</sup>) ! Sans commentaire. En particulier, les rames qui circulent sur les lignes 13 et 2 sont particulièrement inconfortables et vétustes, les premières usées et les secondes trop étroites. Nous proposons aussi que les **wagons de queue puissent accueillir les vélos.***

- Offrir à la ligne 13 des conditions de fonctionnement normales.

***Les habitants et visiteurs de nos quartiers déplorent unanimement le fonctionnement et la qualité de service de la ligne 13.** Or, la ligne 13 est la seule ligne de métro qui dessert à leur périphérie les quartiers Europe, des Épinettes, des Batignolles et des Grandes-Carrières ! Aux heures de pointe, les rames traversent nos quartiers totalement bondées. L'arrivée de la ligne 14 à Saint-Lazare, les extensions vers le Nord, déjà réalisées (Saint-Denis Université) et futures (Port de Gennevilliers, 2008), la desserte de deux Gares (Saint-Lazare, la plus chargée des gares européennes, Montparnasse, pôle TGV Ouest et Sud-Ouest) ont en moins de quinze ans conduit la ligne 13 à la saturation totale : le taux d'occupation atteint 115 % ! **Ces données, et la RATP et le STIF les possèdent depuis des années.** Alors que la RATP prévoit une modernisation de l'exploitation technique de la ligne (système Ouragan) et communique depuis 2004 sur ce sujet, celui-ci voit sa réalisation repoussée d'année en année. Aucune réponse n'est apportée aux problèmes aigus et constatés de capacité !*

***Comme cela a été prévu dès la conception de la ligne Météor, la 14 doit rejoindre le secteur de La Fourche et permettre le débranchement de la 13.** Il n'est pas acceptable que la RATP promeuve un métro en rocade dont la construction devrait s'étaler et absorber ses capacités d'investissement pendant plus de quinze ans, tout en écartant toute solution stratégique mettant fin à l'engorgement de la 13. Les habitants de nos quartiers attendent une amélioration depuis des lustres !*

- Engager un programme accéléré d'accessibilité du métropolitain.

*À l'exception notable de la 14 et de quelques stations RER, le métro est fermé à tout personne à la mobilité réduite. Encore une fois, Berlin montre l'exemple. D'ailleurs, le simple transport d'une valise est une véritable gageure. Pourquoi ne pas construire, partout où cela est possible, un plan incliné permettant de faire rouler ses bagages et accéder à la station ?*

*Une meilleure accessibilité ne bénéficiera pas seulement à nos concitoyens souffrant d'un handicap : elle permettra aussi le transport (à certaines heures et en fin de rame) des vélos, comme cela est déjà théoriquement possible dans certaines lignes du RER — mais il paraît difficile de monter à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse pour émerger à Saint-Michel !*

***L'accessibilité concerne aussi tous les usagers.** Les accès des stations **Place de Clichy**, **La Fourche** et **Guy-Môquet** sont particulièrement difficiles, étroits et mal positionnés. Pour la **place de Clichy** : les couloirs vers la sortie rue Biot cheminent de façon compliquée. Pour **La Fourche** : la bouche est par trop étroite, partiellement en raison d'une avancée de terrasse du café à l'angle ; il convient de prévoir une sortie par un escalier mécanique côté 18<sup>e</sup>. Pour **Guy-Môquet** : la situation est, à tous égards, catastrophique avec un encombrement maximal de la voirie côté 17<sup>e</sup> et une étroitesse des deux sorties côté 18<sup>e</sup>.*

***Quand on connaît le niveau de fréquentation de la ligne 13 (entrées, sorties) sur ces 3 stations, on ne peut que rapprocher l'indifférence de la RATP sur l'état de ces bouches et celle de la ligne tout entière.***

### 1.4.3. Compléter le réseau, créer de nouvelles lignes

#### → Étendre les lignes de métro dans Paris et en relation avec les communes limitrophes

##### **(a) La ligne 13**

L'extension de la 13 vers le Port de Gennevilliers (deux nouvelles stations sont créées en 2008), si elle en accroît les difficultés d'exploitation, répondra aux besoins d'un énorme bassin de population et d'emplois. Ce faisant, la saturation actuelle de la ligne ne sera pas absorbée par la seule mise en place du système Ouragan. D'une part, les projections de la demande (23 000 voyageurs/jour supplémentaires) sous-estiment l'effet multiplicateur d'une offre nouvelle. D'autre part, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Lazare a suffi pour placer cette station au deuxième rang parisien avec 35 millions d'entrants annuels. Enfin, la RATP, consciente des conséquences potentiellement dangereuses de la saturation de la ligne 13, expérimente l'installation de portes de quai sur les quais de Saint-Lazare.

Conformément au projet Météor initial, il convient de **prolonger la ligne 14 de Saint-Lazare jusqu'à La Fourche, avec une station Place de Clichy et une autre après l'embranchement (Brochant si vers Asnières, Guy Môquet si vers Saint-Denis)**. Les solutions alternatives lancées dans le débat public – une ligne 15 au rabais de Saint-Denis à Saint-Lazare ou une ligne en rocade prévue à l'horizon 2020 – nous paraissent plus servir à éloigner la décision stratégique attendue que de répondre aux besoins réels d'une population habitant les quartiers populaires des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et de Paris.

##### **(b) Les quartiers de la Porte d'Asnières et de la ZAC Batignolles-Cardinet-Clichy (BCC).**

Le nouveau quartier de la Porte d'Asnières, dont la construction s'est étalée entre 1994 et 2004, a été conçu sans qu'aucune offre de TC n'ait été prévue. Résultats aujourd'hui : les habitants se plaignent amèrement de leur isolement. Ainsi, le RER C, tout proche, ne s'y arrête pas, la gare du Pont-Cardinet en est fort éloignée, seuls les bus 53, 94 et PC3 desservent le secteur. Pourtant, le RER C et la ligne SNCF vers Mantes et Cergy se croisent sur et au-dessous du Pont Berthier. Une solution serait de **créer une véritable gare « Parc des Batignolles » à la hauteur du Pont Berthier permettant d'accéder à la ligne du RER C et aux lignes SNCF et desservant à la fois le quartier de la Porte d'Asnières et la future ZAC BCC**. À plus long terme, après la création de la Gare Évangile (18e), l'extension de la ligne E Éole vers l'Ouest, débouchant sur le faisceau ferré de la rue de Rome, créera une seconde liaison importante.

#### → Prolonger le RER E vers l'Ouest, créer une gare sous le pont Berthier (boulevard Bessières).

L'urbanisation des friches de la ZAC Batignolles-Cardinet-Clichy fera surgir à l'horizon 2015 un quartier totalement neuf. Il est absolument nécessaire de ne pas réitérer la très lourde erreur commise sur la ZAC de la Porte d'Asnières qui reste totalement enclavée et ne bénéficie que d'une desserte TC très insuffisante.

#### → Créer des lignes de bus d'intérêt local, prolonger le tramway jusqu'à la Porte d'Asnières

##### **Des lignes d'intérêt local pour les Épinettes et les Grandes-Carrières Nord**

À l'instar de la ville de Vienne (Autriche), Paris pourrait se doter d'un second réseau de lignes de bus d'intérêt local. D'ailleurs, quelques-unes existent déjà, comme le Montmartrobus, la Traverse Bièvre-Montsouris (13e-14e), la Traverse de Charonne (20e). Une telle ligne pourrait utilement desservir les Épinettes et les Grandes-Carrières Nord, de la Porte d'Asnières à la Porte Montmartre, et, plus tard, la future ZAC BCC.

##### **Décider le prolongement du futur T3 jusqu'à la Porte d'Asnières**

Alors que la Commission Nationale du Débat Public organise le débat sur l'extension du tramway T3 jusqu'à la Porte de la Chapelle, on s'étonne qu'en prévision de la construction du nouveau quartier BCC, les pouvoirs publics n'aient pas ajouté l'étude du tronçon Porte de la Chapelle-Porte d'Asnières. L'intérêt est pourtant évident puisque, sur ce tronçon, ce ne sont pas moins de deux opérations G.P.R.U. (Portes des Poissonniers, de Clignancourt, Montmartre et Pouchet) et trois villes (Saint-Ouen, Clichy, Levallois) qui seraient concernées. Mais, beaucoup plus important, le tramway desservirait la future ZAC BCC.

## 1.5) Inciter à la marche à pied, rendre au piéton les trottoirs et assurer sa sécurité

Les Parisiens sont, nécessité fait loi, des adeptes de la marche à pied. Cette pratique ne doit pas être sous-estimée car elle participe finalement à la forme physique des habitants et doit, pour cette raison, être encouragée (campagne pour l'exercice physique). Nombre de Parisien(ne)s n'utilisent que ce mode de déplacement : les enfants sur le chemin de l'école ou du collège, les personnes non motorisées, et, souvent, les plus âgées d'entre nous.

**Le piéton doit enfin avoir droit aux trottoirs.** Dans ce but :

- Limitier toutes les emprises physiques sur le trottoir et faire appliquer sans état d'âme la réglementation sur l'étalage et l'occupation du domaine public.
- Rationaliser le mobilier urbain (enterrer les armoires électriques, regrouper les signalisations).
- Interdire toute installation, même provisoire, d'étals aux abords des bouches de métro, des arrêts de bus et des passages pour piétons.

*Ainsi, place du Havre et place de Clichy (non loin de la rue Biot), des marchands ambulants sont installés aux croisements stratégiques et à la sortie du métro, gênant considérablement la mobilité de tous.*

- Appliquer et faire appliquer de manière drastique l'interdiction de stationnement et de circulation des deux-roues, motorisées ou non, sur les trottoirs.

**Ce qui vaut pour tous les piétons est encore plus indispensable aux malvoyants et aux personnes à la mobilité réduite. Il convient d'engager le plus rapidement une campagne publicitaire qui informe et rappelle le respect de toutes les règles concernant le piéton.**

**Enfin, les forces de Police doivent enfin faire appliquer la règle sans exception.**

### **Circulation et stationnement à Paris, l'exception européenne ?**

On constate qu'à Paris, et tout particulièrement dans nos quartiers, la force publique chargée de faire respecter les prescriptions des codes de la route et de la circulation, ou considère cette mission comme peu prioritaire, ou semble ne pas disposer des moyens matériels et des effectifs suffisants pour l'assumer avec efficacité.

L'intitulé même DOPC de la direction de la Préfecture de Police de Paris chargée de ces missions place, et ce n'est pas qu'un symbole, l'Ordre Public avant la Circulation. L'exemple britannique prouve que le respect des règles collectives du stationnement et de la circulation participe au premier chef du savoir-vivre quotidien : la « tolérance zéro » commence par l'application de ces règles banales mais ô combien symboliques du civisme et de la civilité.

Depuis quelques années seulement, les pouvoirs publics ont cessé de croire en la fatalité

de l'accidentalité routière, adapté leur discours, multiplié les contrôles et aggravé les sanctions pénales et des résultats concrets sont apparus très rapidement. Cette action doit maintenant être poursuivie au cœur des grandes agglomérations.

C'est pourquoi les autorités publiques à Paris doivent consacrer à cette mission la volonté et les moyens nécessaires, abandonner une tolérance coupable trop longtemps maintenue et valoriser aux yeux de tous commandement, agents de la force publique et habitants son utilité sociale. **Nous ne pouvons nous satisfaire du discours fataliste sur l'indiscipline légendaire de l'automobiliste parisien ni de la connivence démagogique entretenue par certains acteurs publics.**

Le respect dû à tous, qui bénéficiera d'abord aux plus fragiles d'entre nous, passe donc par une révolution des esprits et une réelle volonté d'agir de la Préfecture de Police et de la Mairie de Paris. Paris ne peut plus attendre ...

## 1.6) Pour un développement volontariste de la pratique du vélo

En comparaison des grandes métropoles européennes, Paris accuse un retard de vingt ans dans le développement de la pratique du vélo. Ses bénéficiaires sont pourtant nombreux : moindre encombrement de la voirie, pratique physique intégrée à la vie quotidienne, apprentissage du respect mutuel (le cycliste et l'automobiliste se fondent souvent en une seule personne).

### → Réaliser un cheminement continu et protégé du réseau des pistes cyclables

*Nous proposons que soit réalisée une piste cyclable de la Butte Montmartre vers les quais de la Seine, en passant par le Cimetière Montmartre, la rue des Dames, le futur Parc des Batignolles, la Porte Pouchet et le futur couloir vert à la frontière de Clichy et Saint-Ouen, une autre branche rejoignant Saint-Denis. Ce ne serait là que retrouver le chemin millénaire à travers les possessions de l'Abbaye de Montmartre.*

### → Valoriser l'usage du vélo dans un souci de santé publique

### → Développer l'offre de prêt temporaire et l'installation de véritables parkings spécifiques.

*Les zones réservées au stationnement des vélos restent très insuffisantes et souvent mal conçues. Il n'est pas normal non plus que les vélos s'installent sur les emplacements réservés aux deux-roues motorisés. L'anarchie généralisée du stationnement des vélos sur les trottoirs rend nécessaire leur **immatriculation**.*

## 1.7) Inciter au développement des modes de transport utilisant les énergies non fossiles

Étendre le parc de véhicules utilisant toute énergie autre que fossile est une condition nécessaire à la limitation des émissions de gaz polluants. Cette prescription doit concerner l'ensemble des utilisateurs potentiels de flotte de véhicules à usage professionnel : véhicules de fonction ou de service de la Ville de Paris ; taxis électriques ; services publics (La Poste, EDF, GDF, etc).

### → Mettre en place un réseau de location de véhicules électriques (voitures, quads, deux-roues)

### → Renforcer le réseau de bornes électriques de recharge, adopter une signalétique claire et éditer la carte de leurs emplacements.

### → Inciter à l'achat de véhicules électriques en prévoyant la gratuité du stationnement.

### → Favoriser la fiscalité des véhicules électriques, en particulier les flottes d'entreprise.

## 1.8) Édicter de nouvelles règles d'urbanisme et d'architecture favorisant les économies d'énergie et l'insertion environnementale du bâti

Le bâti parisien existant date, dans sa majeure partie, de plus d'un siècle. Depuis, les méthodes de construction et les connaissances techniques se sont adaptées à la nécessité de mieux maîtriser le bilan énergétique de tout bâtiment. Il s'agit d'impulser une nouvelle étape pour atteindre l'émission zéro de tout polluant et accroître l'efficacité énergétique (chauffage, eau) de toute construction nouvelle ou toute rénovation. Dans ce but :

- Concevoir les outils juridiques et techniques pour obliger les constructeurs immobiliers à ne livrer que des programmes au bilan énergétique optimisé.
- Développer la végétalisation des terrasses et des toits plats, en particulier en vue d'emprisonner la chaleur d'un immeuble.
- Obliger à une maîtrise complète du bilan énergétique de tous les bâtiments, publics ou privés.
- Mettre en œuvre les méthodes de récupération des eaux et de maîtrise énergétique les plus avancées dans tous les programmes immobiliers (par exemple, GPRU, ZAC BCC, etc.).

### 1.9) Traiter globalement les portes et les grandes artères d'accès dans Paris

Les portes de Paris sont durement touchées par les pollutions sonore et atmosphérique liées au trafic des boulevards périphérique et des Maréchaux. Pourtant, ce sont des quartiers entiers qui ont été construits sur la trop fameuse zone *non aedificandi*. Entre la Porte d'Asnières et la porte de Montmartre, aucune place n'est laissée au piéton et leur inhumanité désole le promeneur. Pire encore, les liaisons avec les communes limitrophes, Levallois-Perret, Clichy ou Saint-Ouen, se réduisent à un entrelac de voies routières, les accès aux stations de métro (Porte de Clichy, Porte de Saint-Ouen) ou aux arrêts de bus se distinguent par leur caractère dangereux.

De même, les artères structurantes, comme les avenues de Clichy et de Saint-Ouen, subissent toutes les nuisances dues à un trafic entrant et sortant considérable. Leur configuration actuelle donne la priorité à la circulation automobile. Il convient de **redonner à ces axes structurants toute leur fonction urbaine, en privilégiant les liaisons inter-quartiers et les TC.**

- Réhumaniser les portes de Paris, reconstruire les liaisons avec les communes proches, favoriser l'accès aux transports en commun.
- Rénover globalement les avenues de Clichy et de Saint-Ouen.

## 2. Favoriser l'accessibilité et la justice sociale

### 2.1) Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite

- Étendre et mieux faire connaître le service Paris Accompagnement Mobilité (PAM)
- Créer un service similaire pour faciliter le déplacement des familles avec jeunes enfants, personnes âgées, groupes scolaires, centres aérés, selon deux modes de fonctionnement : à la demande par réservation 24 h à l'avance, ou sur une ligne d'intérêt local.
- Accélérer le programme MOBILIEN
- Lancer un programme sur dix ans d'accessibilité des principales stations de métro (ascenseurs, escaliers roulants).
- Développer l'installation de signaux sonores aux feux de signalisation (malvoyants).

### 2.2) Assurer l'accessibilité aux services urbains

La législation prévoit des zones spécifiques dédiées aux livraisons, aux transports de fonds et des règles de gabarit susceptibles d'assurer l'accès des services de secours (pompiers). Bien souvent, l'incivisme régnant, ces aménagements sont au mieux détournés (tel riverain ou commerçant considère la zone de livraison comme sa place attitrée) ou, au pire, rendus complètement inopérants au mépris du danger qu'ils sont censés éviter. Ainsi, toutes les places réservées aux transporteurs de fonds sont, dans nos quartiers, occupées par des VP jamais verbalisés et, de même, les zones de livraison devant les petits supermarchés, obligeant les livreurs à garer en double file (avenue de Saint-Ouen, 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup>) ou à bloquer la circulation (rue la Condamine, par exemple). Quant aux véhicules stationnés aux angles de rue ou le long de rues étroites, ce sont les Pompiers qui voient leurs missions retardées ou empêchées.

- Provoquer une révolution dans les esprits et dans les faits pour que l'utilisation des zones dédiées soit conforme aux règles de stationnement. Cela passe par une verbalisation systématique des contrevenants par les services de Police.
- Dans un premier temps, remettre en vigueur le « disque bleu » permettant le stationnement n'excédant pas quinze minutes sur les zones de livraison. Dans un second temps, et particulièrement dans les zones de très forte chalandise, où ces zones de livraison revêtent une importance commerciale, utiliser une technologie à distance avec carte à puce pour « déclarer » l'arrivée d'un véhicule et contrôler la durée de sa présence.

### 2.3) Le piéton a aussi droit au respect : assurer et favoriser sa mobilité

Au cours des décennies 60-90, rien dans la ville n'était assez beau ni assez accueillant pour la voiture : trottoirs diminués ou rabotés, « axes rouges » multipliés, voies quasi autoroutières dans la Ville et aux abords de la Seine, etc.. Sans parler des projets arrêtés net par décision du Prince (1974). Des rues déjà étroites ont vu leurs trottoirs amputés pour créer un stationnement bilatéral. Des sanctions trop faibles et une tolérance pour les infractions les plus diverses,

assumée jusqu'au plus haut niveau, ont alors permis l'invention du potelet, lequel, empêchant le stationnement sur les trottoirs, en réduit encore plus la surface. Résultat : rue La Condamine, rue des Dames, le piéton n'a que le choix d'emprunter la chaussée s'il a la malchance de tenir une valise à roulettes, un chariot de courses, une poussette d'enfants ou s'il veut marcher à deux.

Aujourd'hui, on ne peut que déplorer les conséquences de cette politique à courte vue. Les Pompiers ne peuvent que réclamer que soient rétablis les gabarits indispensables, les riverains et les parents d'élèves que les trottoirs aient une largeur suffisante pour être utilisables.

Bien plus, **dans les quartiers desservis par des voies très accidentogènes comme les nôtres (place de Clichy, avenue de Clichy et de Saint-Ouen, boulevards Berthier, Bessières, Ney), l'insécurité du piéton est devenue un souci majeur des habitants et riverains.** On ne compte plus les franchissements dangereux et les feux de signalisation ignorés !

→ Élargir les trottoirs, en particulier sur le circuit des écoles, aux abords des bouches de métro ou des arrêts de bus (le trottoir doit alors atteindre le bord de la file de circulation).

→ Réduire toute emprise physique sur les trottoirs en restreignant les terrasses en dur, les étals et les installations de tables en terrasse, tout particulièrement aux abords des écoles, des lycées, des bouches de métro et des arrêts de bus.

*Exemples : la bouche de métro La Fourche est rendue très malaisée par l'excroissance d'une terrasse en dur devant la sortie elle-même ; des marchands ambulants s'installent régulièrement sans autorisation contre l'édicule de style Nord-Sud du métro place de Clichy (côté Biot).*

→ Réprimer sans faiblesse le stationnement des deux-roues motorisées sur les trottoirs et, corrélativement, augmenter les zones réservées aux deux-roues sur la chaussée, prévoir des emplacements spécifiques aux deux-roues dans les parcs souterrains.

#### Faut-il créer un Service Municipal de police de la circulation ?

L'inefficacité constatée des méthodes actuelles de répression contre le stationnement sauvage des deux-roues motorisées et, plus généralement, contre toutes les infractions au Code de la Route doit interroger la Ville de Paris sur la nécessité de mettre en place un véritable Service Municipal de contrôle et de sanction, à l'instar du Grand Londres, où cette activité est confiée à une société privée elle-même contrôlée par des Inspecteurs de la Ville.

Des villes françaises comme Dijon se sont dotées d'un tel instrument mais la différence essentielle reste que le Maire de Paris est le seul maire à ne disposer que de pouvoirs de police

réduits à son minimum absolu. En pratique, la multiplicité des intervenants (Police Urbaine de Proximité, Préfecture de Police, ASP, DPP) ne facilite guère la compréhension par nos concitoyens du rôle de chaque corps et, sans doute, l'efficacité réelle de cette organisation. Les commissaires centraux qui participent aux organes de concertation (conseils de quartier, commissions thématiques, conseils locaux de prévention) font souvent part de leur impuissance à répondre à la demande unanime de plus de contrôle et de répression.

Le statu quo est donc intenable. Si la Ville de Paris souhaite mener une politique réellement innovante des déplacements urbains, il devient absolument nécessaire de trancher et ... de décider.

→ Augmenter la visibilité nocturne des passages pour piéton (éclairage spécifique plus intense), en priorité ceux qui ne sont pas protégés par des feux de signalisation.

*Exemple : en Grande-Bretagne, les passages pour piétons bénéficient d'un marquage et d'un éclairage spécifiques (lollipop) et, souvent, d'une surélévation.*

## **2.4) Faciliter la mobilité de tous les usagers**

- Pour tous, mettre en place le ticket multi-modal à validité temporelle limitée (pendant 1h 30 à 2 heures, l'utilisateur peut utiliser consécutivement le même titre de transport sur plusieurs modes).
- Reconstruire le zonage de la Région Île-de-France : élargir la zone centrale en fusionnant les zones 1 et 2 et y incorporer les communes limitrophes ; diminuer le nombre de zones.
- Supprimer le zonage à certains moments de l'année : 24-25 décembre, 31 décembre-1er janvier, Fête de la Musique, Nuit Blanche, 14 juillet.

- Moduler la tarification des zones en fonction de la distance et de la qualité du service.

Un zonage simplifié doit permettre de mieux répartir le coût d'une carte d'abonnement ou d'un titre de transport. D'une part, celui-ci doit atténuer l'éloignement aux villes-centre. D'autre part, il doit être modulé selon la qualité de service, les habitants des zones mal ou peu desservies bénéficiant d'une décote.

- Supprimer l'achat obligatoire d'un ticket complet pour prolonger un titre de transport.

Dans le cas où l'on possède une carte d'abonnement et que l'on désire voyager au-delà de sa zone de validité, l'utilisateur doit obligatoirement acheter un ticket complet, y compris un ticket d'accès au métro. Nous proposons d'instaurer un système de points, l'automate calculant en équivalents monétaires le prolongement nécessaire : l'utilisateur présente sa carte d'abonnement, indique sa destination de départ et celle d'arrivée et l'automate calcule le supplément nécessaire.

## **2.5) Faciliter la mobilité de catégories d'utilisateurs à contraintes économiques**

- Établir un abonnement social conditionné à un niveau de revenus (chômeurs, bénéficiaires du RMI, pensionnés à faible retraite).
- Doter la carte Imagine'R (lycéens et étudiants) de fonctions multiples : accès aux installations sportives, aux musées et aux cinémas à un tarif préférentiel.



## 3. Rendre la ville plus belle et plus agréable à vivre

### 3.1) Créer des emplacements pour les poussettes, les valises et les vélos dans les TC

La Ville doit être accueillante pour tous. Enfants, touristes, parents de jeunes enfants ne doivent pas être empêchés d'utiliser les TC. Au contraire ! Ces catégories d'usagers doivent être encouragés à utiliser les TC.

### 3.2) Créer des zones de promenades continues, piétonnes et cyclables.

Les fins de semaine et les jours fériés, des parcours balisés et sécurisés, adaptés aux piétons et aux cyclistes, permettraient de rejoindre des lieux d'intérêt touristique et culturel parisiens ou des parcs départementaux (Parc de la Courneuve, rives de la Seine par Clichy et Saint-Ouen, Montmartre vers Saint-Denis, par exemple).

### 3.3) Aménager le boulevard des Batignolles dans la continuité de l'axe Ternes -République.

Il convient de poursuivre l'aménagement en axe « doux » des boulevards de Clichy et de Rochechouart au-delà de la place de Clichy vers l'Ouest. Cela permettrait de mettre en site propre la ligne 30 le long du terre-plein central et de réinstaller pour plus de sécurité le stationnement des VP le long des immeubles.

### 3.4) Organiser dans les écoles des « pédibus » et/ou des convois vélo.

L'accompagnement d'un ou plusieurs enfants scolarisés est souvent cité comme l'une des causes d'utilisation de VP. Or, les enfants sont le plus souvent scolarisés dans leur quartier. L'organisation pour chaque école d'un plan de déplacements scolaires favorisera la socialisation et la sensibilisation à la route des enfants et évitera la concentration de véhicules à l'abord des écoles. Plusieurs initiatives en France et en Europe ont déjà été concrétisées.

*Le Pédibus à Angers : quatre établissements en bénéficient : 160 élèves sont accompagnés chaque jour par des parents qui se relaient toute la semaine pour faire fonctionner 11 lignes de Pédibus. En Grande Bretagne, 500 écoles sont concernées. Le gouvernement britannique a créé un label de reconnaissance des écoles qui mettent en place ces bus pédestres. L'école à vélo à Bruxelles : cinq écoles ont adopté le « convoi-vélo ». En Île-de-France, une trentaine de villes ont formé un réseau pilote en la matière. La communauté urbaine de Grenoble expérimente l'utilisation du « cyclobus » sur trois écoles.*

### 3.5) Interdire l'entrée de zones d'intérêt architectural ou historique majeur à tout véhicule, hors résidents et véhicules de service, secours et transports en commun.

Peut-on faire subir la pollution la plus sévère aux secteurs de Paris (Louvre, Cité, Montmartre) abritant de grands monuments ou inadaptés à la circulation de transit ?

Les dommages causés au Louvre et à la cathédrale Notre-Dame apparaissent assez évidents pour ne plus éluder les incidences de la pollution atmosphérique sur le patrimoine culturel de l'humanité. Plus proche de nous, l'église de la Trinité présente des signes de dégradation rapide en raison de la très grave pollution sévissant au carrefour de la place d'Estienne d'Orves. Si

Londres a opté pour un péage suburbain afin de financer les investissements massifs nécessaires aux TC, des villes espagnoles, comme Séville et Grenade, ont choisi de protéger leur patrimoine historique en réservant l'accès à l'hypercentre aux seuls riverains, TC et véhicules de secours. De plus petites cités allemandes, comme Göttingen ou Heidelberg, ont ceinturé la ville-centre de parcs de stationnement leur permettant d'interdire la ville à tous les non-résidents.

- Valoriser les berges de la Seine (classées) pour supprimer à terme les voies routières.
- Restreindre l'accès des VP à certaines zones : Louvre, Notre-Dame, Île de la Cité, Montmartre.

### **3.6) Multiplier les feux suspendus au-dessus de la voirie.**

Afin de rendre visible à tous les véhicules, et, en particulier, aux cars de tourisme et aux bus les feux de signalisation, la Ville de Paris doit privilégier les feux suspendus au-dessus de la chaussée. La sécurité de tous ne pourra qu'en être renforcé.

### **3.7) Renforcer les zones 30 et limiter la vitesse.**

Limiter la vitesse-moyenne présente de multiples avantages : sécurité accrue, consommation et pollution diminuées, bruit mieux maîtrisé. Plus encore, les pouvoirs publics doivent accompagner leur campagne pour la sécurité routière d'un volet spécifique aux grandes villes : on se déplace plus rapidement et à moindre coût à vitesse de croisière réduite.

### **3.8) Renforcer les contrôles de vitesse et la répression aux infractions du Code de la Route.**

Autre volet en faveur de la sécurité routière en ville, la répression des infractions doit être réellement accentuée. Rappelons que les avenues de Clichy et de Saint-Ouen, les boulevards Bessières et Ney sont répertoriés comme très accidentogènes.

- Poursuivre et accentuer l'installation de radars, notamment sur les voies les plus accidentogènes.
- Mettre en place des détecteurs automatisés de franchissement de feux rouges et de présence dans les couloirs de bus

### **3.9) Réduire l'utilisation d'itinéraires malins.**

Ce que d'aucuns appellent les itinéraires malins ne sont que report de la circulation générale des grands axes sur la voirie beaucoup plus étroite des quartiers desservis. Loin de fluidifier la circulation, leur utilisation mélange des flux aux destinations et aux vitesses distinctes : les uns veulent traverser le quartier rapidement, les autres doivent s'y arrêter.

- Dissuader la circulation de transit en mettant en œuvre un nouveau plan de circulation.
- Généraliser les zones de vitesse réduite au sein de sous-quartiers à la voirie très étroite.

### **3.10) Faire respecter la réglementation du non stationnement sur les trottoirs, lancer une campagne de sensibilisation avec affiches et panneaux.**

En quelques années, l'utilisation à Paris des deux-roues motorisées s'est rapidement accrue. Ce subit engouement, nullement observé dans les autres capitales européennes, devrait être analysé sérieusement. Certains veulent y voir l'effet pervers d'une restriction de la circulation automobile générale, d'autres le manque de transports en commun réguliers et fiables. Peu s'interrogent sur l'utilité sociale et les coûts (énergétiques, environnementaux, sociaux) de ce mode de transport. Plus de la moitié des blessés et tués en ville sont pourtant des conducteurs de deux-roues ! Mais ni Berlin ni Londres ni Madrid ni Bruxelles ne connaissent un tel phénomène.

L'une des conséquences les plus visibles de cette explosion est, aujourd'hui, le stationnement des deux-roues sur les trottoirs, y compris à proximité des zones *ad hoc*. L'installation adéquate et régulièrement répartie de zones de stationnement pour les deux-roues doit être poursuivie.

**Mais l'on regrette que, malgré le rappel solennel en Conseil de Paris par M. le Préfet de Police de l'interdiction absolue du stationnement des deux-roues sur les trottoirs, les forces de police ne déploient que très partiellement et très aléatoirement leur capacité de répression, dans nos quartiers particulièrement. Nous ignorons pourquoi.**

Pourtant, la mobilité et la sécurité du piéton est conditionnée par la séparation de son cheminement d'avec le flux de circulation. Évidence ignorée voire méprisée des conducteurs de deux-roues eux-mêmes ! Peut-on même évoquer le danger ainsi créé pour les plus petits et les difficultés éprouvées par les mal-voyants, les usagers de cannes, béquilles et fauteuil roulant ? Sans compter les accidents infligés au piéton, résultant des fuites d'huile moteur sur les trottoirs eux-mêmes ou du démarrage inopiné d'un deux-roues !

Il convient donc de

- lancer une campagne de sensibilisation pour le respect du piéton et des trottoirs
- engager tout moyen pour assurer le respect de ces règles, répression y compris.



## 4. Accroître la vitalité économique

### 4.1) Organiser les livraisons

Tout est à faire. Si, dans quelques rues et dans certaines zones, des arrêtés préfectoraux précisent les plages horaires interdites aux livraisons, force est de constater (rue d'Amsterdam, par exemple) qu'ils ne sont jamais respectés. De même, les emplacements réservés à la livraison (ainsi, devant les supermarchés avenue de Clichy et de Saint-Ouen) sont toujours indûment occupés. Bref, une absence complète d'organisation et une tolérance coupable vis-à-vis des contrevenants préside à une situation anarchique, préjudiciable tant aux ayant-droits économiques qu'aux riverains. Pourtant, de grandes métropoles européennes ont su réguler leur système de livraison en combinant tous les modes disponibles.

- Instituer un zonage selon le type de marchandise et les caractéristiques du quartier.
- Déterminer des horaires de livraison selon la marchandise et les caractéristiques du quartier.

### 4.2) Mieux utiliser et optimiser le transport fluvial

Paris est née sur la Seine et par la Seine. Au XXI<sup>e</sup> siècle, la voie fluviale n'a jamais été aussi peu utilisée. Le délaissement à l'échelle nationale d'un mode de transport aussi utile pour les gros tonnages et aussi économe de l'espace public apparaît comme absurde et totalement contraire aux intérêts économiques les plus évidents. Le transport fluvial est un secteur économique en devenir qui doit retrouver tout son essor.

C'est pourquoi **Paris et la Région Île-de-France doivent donner l'exemple et se doter d'un plan décennal de développement du transport fluvial.**

- Promouvoir le transport des marchandises par voie fluviale
- Créer des pôles logistiques spécifiques le long du fleuve.
- Développer le transport fluvial de voyageurs en créant des lignes régulières et rapides, de Charenton à Boulogne-Billancourt.

### 4.3) Créer des plate-formes logistiques pour maîtriser la circulation des poids-lourds

La densité parisienne et sa voirie surchargée ne permet pas d'absorber aisément le flux de marchandises acheminées à l'intérieur de la capitale. Certains quartiers atteints par une concentration d'activités, outre les difficultés propres à la mono-activité, subissent de plein fouet les nuisances les plus diverses et les plus graves. Ainsi, porte de Clichy, comme le transport routier a, même à la SNCF, supplanté le fret ferroviaire, une noria de camions se déverse sur quelques centaines de mètres, créant une pollution des plus nocives et une gêne notable pour les riverains. Il est vrai que cela concerne en priorité les habitants de logements sociaux en bordure de l'avenue de Clichy et des voies ferrées, à qui l'on n'accorde que trop peu d'importance.

→ Créer des pôles logistiques aux portes de Paris, multi-modaux et gardés.

Répartir ces pôles le long de la Seine et du boulevard périphérique permettra de limiter la circulation intra-muros de gros tonnages et favorisera la substitution du fret routier par d'autres modes plus économes.

→ Développer des plates-formes logistiques inter-quartiers, susceptibles de desservir plusieurs quartiers, avec une flotte adaptée (camionnettes, vans électriques).

→ À terme : interdire l'entrée dans Paris et/ou dans certaines zones aux camions d'une charge supérieure à X tonne, sauf autorisation expresse.

***L'exemple de La Rochelle : livraison par des véhicules électriques.***

*L'organisation des livraisons couple une plate-forme urbaine de chargement et déchargement de marchandises située à l'extérieur de la ville avec une flotte de véhicules électriques assurant la livraison en centre-ville. Ce système prend en charge environ 30% du volume global des livraisons en centre-ville.*

#### **4.4) Développer et/ou créer des sites décentralisés de livraison pour la VPC**

Le transport de marchandises comprend aussi la livraison de petits colis, activité fortement soutenue par le développement de la VPC et la vente par Internet. En liaison avec les plates-formes logistiques inter-quartiers, un maillage plus serré de points de livraison permettra de limiter la circulation de camions inutilement sur-dimensionnés.

Les entreprises de transport et de la logistique et La Poste doivent être invitées à optimiser et rationaliser leur modèle de distribution au sein de toute l'agglomération parisienne. On peut aussi imaginer doter la Petite Ceinture d'une fonction nouvelle, le transport de marchandises.

#### **4.5) Utiliser le tramway aussi pour des fonctions économiques**

La renaissance du tramway parisien peut aussi être l'occasion d'accroître son utilité en créant des rames ou des voitures spécifiques dédiées au transport de journaux et de petits colis, en liaison avec les plates-formes logistiques inter-quartiers qu'il desservirait.

#### **4.6) Valoriser les rues à forte valeur commerçante**

Les commerçants soulignent souvent la nécessité de permettre l'accessibilité de leurs commerces aux utilisateurs de VP. Même si cela ne concerne pas tous les commerces (sinon, à quoi sert le commerce de proximité ?) et que le VP n'est pas, à Paris, le mode dominant utilisé pour faire ses courses, force est de constater que cette accessibilité reste virtuelle : les emplacements pour les livraisons sont toujours occupés par du stationnement permanent (parfois, par les commerçants eux-mêmes qui en ignorent les règles d'utilisation). Bien souvent, les rues les plus commerçantes, héritage d'une histoire pluricentenaire, ne sont pas les plus larges ni les plus accessibles aux VP. Il convient donc :

- dans les rues étroites (par exemple, rue des Dames, rue Lepic), de favoriser le cheminement du piéton en élargissant les trottoirs ;
- dans les rues au gabarit suffisant (avenue de Saint-Ouen, rue des Batignolles, rue des Moines, par exemple), d'organiser le stationnement pour n'autoriser que les arrêts de courte durée (10 à 15 minutes), un système de carte à puce attaché au véhicule contrôlant la durée effective du stationnement.

#### 4.7) Organiser la circulation et le stationnement pour les usagers professionnels

Les usagers professionnels offrant des services aux personnes ou aux sociétés ne doivent pas être pénalisés en raison de leur domiciliation. En effet, en raison du coût du foncier parisien, nombre d'artisans et de PME s'installent dans les départements limitrophes. Ils doivent donc bénéficier pour les heures ouvrables (sauf service d'urgence) d'un coût préférentiel de stationnement, à égalité de traitement des sociétés domiciliées à Paris.

Pour les services nécessitant un approvisionnement régulier en pièces détachées, des espaces de stockage pourraient être implantés au sein des pôles logistiques inter-quartiers ou des parkings publics souterrains. Enfin, les services d'urgence aux personnes (ambulances, Police, Pompiers, SAMU, médecin d'urgence) doivent être tous autorisés à utiliser les sites propres dédiés aux bus.

#### 4.8) Optimiser l'offre en parcs de stationnement

Dans les immeubles de bureau et dans tout immeuble neuf, il convient de :

- rendre obligatoire la création de places réservées aux deux-roues,
- réserver des places aux utilisateurs du co-voiturage,
- réserver un quota de places pour les riverains,
- étudier l'ouverture aux riverains des parkings de bureaux sous-utilisés.

#### 4.9) Optimiser et moderniser le traitement du stationnement

- Généraliser le stationnement de courte durée dans les zones non-résidentielles

Si les riverains des zones résidentielles peuvent bénéficier d'un tarif résident de sorte qu'ils ne sont pas incités à utiliser leur VP, a contrario, le stationnement dans les zones non-résidentielles et/ou à forte activité économique doit être rendu plus dynamique, donc plus court et rotatif. On peut imaginer un tarif croissant au-delà de 15 minutes, voire des limitations strictes de durée.

- Moderniser le traitement du stationnement en utilisant les technologies d'information.

On peut s'étonner qu'à l'heure de l'explosion des techniques de communication, le paiement, la surveillance et l'exploitation du stationnement soient restés figés aux années 70.

Les techniques nouvelles existent pourtant : déclaration par envoi de SMS, paiement par mobile, parcmètre embarqué pour les utilisateurs fréquents (PIAF), dématérialisation du titre de paiement (borne interactive d'enregistrement de l'arrivée et du départ).

Plus futuriste et dérivée des expériences de télépéage (cf. le Pass Navigo de la RATP), une carte équipée d'une puce RIFD (Radio Frequency Identification) attachée à chaque véhicule qui bénéficie d'un abonnement riverain permettrait une vérification plus rapide et améliorerait la productivité du contrôle. De même, les agents de contrôle pourraient bénéficier d'un système immatériel, automatisé et à distance d'émission des contraventions, lesquelles seraient reçues directement au domicile des contrevenants.

#### 4.10) Pour une gestion plus dynamique des cars de tourisme

Paris s'enorgueillit à raison d'être une des premières destinations touristiques mondiales et de conserver son rang de première ville mondiale pour l'organisation des salons et congrès. Or, Paris ne dispose que d'une seule gare routière internationale (Paris-Gallieni 28, avenue du Général-de-Gaulle, Bagnole) et les points de départ de nombre de compagnies privées essaient dans tout Paris.

Il est ainsi fréquent que, une heure durant, les cars de voyageurs bloquent la circulation dans des quartiers n'ayant aucune vocation à servir de gare internationale. Un simple exemple : les départs pour l'Espagne et le Portugal de la compagnie Eurolines sont organisés place de Clichy, place de Paris bien connue pour ses larges dimensions et sa simplicité d'accès. Et, si quiconque venait à douter de l'absurdité de la situation, il faut s'imaginer que les voyageurs sont souvent munis de bagages et se rendent au point de ralliement en VP. Ainsi, ce n'est pas seulement un car de tourisme qui stationne mais aussi une vingtaine de VP, et, ce, pendant une heure au moins !

Bref, l'absence d'organisation et d'infrastructure adaptées concourt de facto à maintenir des sources de pollutions atmosphérique et sonore et un encombrement de la voirie inutiles. Il convient donc qu'à l'échelle de la première couronne, **Paris se dote d'un réseau de gares routières internationales correctement dimensionnées, en connexion avec des lignes de métro et/ou de tramway.** Premier exemple : en construire une à la limite Nord de la future ZAC BCC.

## 5. Paris, au cœur de l'agglomération

### 5.1) Décider et accélérer un programme d'investissements pour les TC de banlieue à banlieue

Le réseau de transports de la région parisienne qui résulte de décisions prises dans les années 60 et 70 privilégie les liaisons radiales tant pour les TC que pour le réseau routier. L'absence de TC reliant les villes de la première et deuxième couronnes (à la notable exception du T1) a, en quelques décennies et malgré les lourds investissements en faveur de la route, créé la congestion quasi totale du réseau routier ou autoroutier, d'autant plus resserré qu'on s'approche de Paris. De fait, le trafic à l'approche de la ville-capitale mélange indistinctement tous les flux.

Repliée sur sa surface réduite et longtemps indifférente aux enjeux de la Région, Paris subit de plein fouet la saturation du réseau routier et l'absence d'alternative pour les usagers des TC. Ainsi, la ligne 13, seule ligne de métro desservant le bassin Nord-Ouest d'Asnières, Gennevilliers, Clichy, Saint-Ouen et Saint-Denis, rabat une population considérable aux destinations finales très variées dans Paris intra muros.

Par ordre de priorité :

- Dédoubler la ligne 13 par le prolongement de la 14 vers l'une des deux branches Nord de la 13.
- Créer des connexions en première couronne entre les bassins d'activités et d'emplois, par exemple, en prolongeant le tramway T1 jusqu'à La Défense et Nanterre.
- Prévoir la création d'une ligne de métro ou de tramway de rocade de première couronne, à l'instar de la Circle Line (Londres) ou du Ring (Vienne, Autriche).

### 5.2) Intégrer l'incidence des extensions de lignes de métro à une maîtrise de la circulation : créer une ligne circulaire en première couronne et un réseau de parcs-relais.

L'extension des lignes de métro en première couronne trouve toute son utilité si leurs terminus sont reliés par une ligne circulaire en rocade. Elle doit être accompagnée par la création d'un réseau de parcs-relais gardiennés et payants aux extrémités de ces lignes ainsi prolongées et sur les axes pénétrants, donnant droit à l'accès combiné aux TC. Pourrait ainsi être gérée l'arrivée des cars de tourisme pour des visites de courte durée.

L'achèvement du réseau central du métro (Paris et ses communes limitrophes) ainsi réalisé autoriserait la mise en place d'un système plus contraignant pour les VP d'accès dans Paris et ses communes limitrophes. Ce serait là l'exact opposé du système de péage londonien, créé pour financer les investissements indispensables aux TC.

**Ce projet à l'horizon 2025 nécessite de mettre en cohérence tous les réseaux et de ne pas négliger les liaisons tangentielles dans la seconde couronne.**

### **5.3) Créer une liaison SNCF directe de Pont-Cardinet vers La Défense**

Il importe d'alléger la ligne 13 en amont de la Gare Saint-Lazare et/ou d'imaginer des liaisons rapides avec la station Brochant (tapis à grande vitesse). Est aussi posé le rôle et l'usage de cette gare, de manière évidente sous-utilisée.

### **5.4) Prolonger le tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières.**

Les quartiers de la porte d'Asnières, des Épinettes et des Grandes-Carières Nord ne disposent que d'une offre restreinte en TC : la ligne 13 les effleure, aucun bus ne les relie entre eux. Aussi le prolongement du T3 jusqu'à la Porte d'Asnières offre une possibilité nouvelle d'autant plus heureuse qu'il dessert le quartier isolé de la Porte d'Asnières, le futur Parc des Batignolles, la future ZAC Batignolles-Cardinet-Clichy et le quartier de la Porte Pouchet en GPRU. De plus, il impose de repenser l'unité urbaine entre les quartiers périphériques isolés au-delà des boulevards des Maréchaux et de rénover complètement les portes de Paris.

# déCLIC 17/18

une association de quartiers  
dans Paris et sa région

Fondée en 1995 et déclarée en Préfecture le 5 avril 1996, l'association **déCLIC 17/18** a pour but d'unir les efforts des habitants et riverains des quartiers limitrophes de la place de Clichy et des avenues de Clichy et de Saint-Ouen pour une amélioration concrète du cadre de vie et le développement d'une vie de quartier. Développant son action sur des quartiers situés aux confins de quatre arrondissements, elle tient à faire valoir le caractère global des thématiques étudiées. Elle est dotée d'un Conseil d'administration de onze membres et d'un Bureau de cinq personnes. Ses animateurs sont bénévoles.

Assurée du soutien de ses trois cent cinquante adhérents environ, **déCLIC 17/18** a, au fil des années, participé aux organes locaux de concertation, organisé des débats ou rencontres et suscité ou réalisé des études sur des questions touchant directement la vie concrète des habitants de nos quartiers.

L'association produit régulièrement des documents de travail sur divers sujets touchant directement à la vie des quartiers concernés : un mémorandum sur les aménagements de voirie avenue de Clichy (1998), une étude socio-économique (1999) sur les besoins et attentes des habitants des quartiers de la Place de Clichy, deux synthèses (2003) à l'occasion de la concertation sur le Plan Local d'Urbanisme.

Elle a participé activement aux groupes de travail internes aux conseils de quartier concernés par la création des deux Quartiers Verts *Clichy-Cavallotti* (18<sup>e</sup> arr.) et *Batignolles-Mairie* (17<sup>e</sup> arr.).

Membre de trois conseils de quartier : Clichy-Trinité (9<sup>e</sup> arr.), Batignolles-Cardinet et La Fourche-Guy Môquet (17<sup>e</sup> arr.), et ancien membre du Conseil du Quartier Grandes Carrières-Clichy (18<sup>e</sup> arr.), elle a participé, au titre d'association qualifiée, à la concertation sur l'aménagement de l'*axe civilisé* des boulevards de Clichy et Rochechouart.

Par un intense travail de lobbying et de communication, **déCLIC 17/18** a obtenu la création du Jardin des Deux-Nèthes, promis depuis 1983 et achevé en 2005 après dix-huit mois de travaux, et la construction de l'école polyvalente rue Forest décidée en 2001, ouverte en 2005.

Elle a demandé et obtenu que la Mairie de Paris s'engage à lancer la rénovation de la place de Clichy et de l'avenue de Clichy et participe, dans ce but, à tous les cercles de concertation.

**déCLIC 17/18** publie un journal associatif (tirage moyen : 3500 ex.) à destination de ses adhérents, des habitants et des pouvoirs publics afin de mieux faire connaître les attentes et les besoins de ces quartiers. 2005 a vu la création du site Internet de l'association : <http://www.declic1718-paris.org>.

De nombreux dossiers pour lesquels l'association s'est fortement mobilisée parviennent à maturité mais nécessitent un suivi attentif (quartiers verts, par exemple).

D'autres, ambitieux et autrement plus complexes, appellent réflexion de fond et débat interne : rénovation de la place de Clichy, réhabilitation de l'avenue de Clichy, redynamisation du quartier des Épinettes, plan de circulation du Nord-Ouest parisien.

Enfin, des projets plus modestes mais symboliques de l'amélioration de la vie quotidienne dans nos quartiers font l'objet d'action spécifique : rénovation des rideaux peints rue Cavallotti, sensibilisation à la propreté en relation avec les conseils de quartier.

