

Mairie de Paris

PROJET DE
PLAN DE DEPLACEMENTS DE
PARIS

« Pour un droit à la mobilité durable pour tous »

Conseil de Paris du 12-13 février 2007
Délibération DVD 2007-007

PREAMBULE

Le Plan de déplacements de Paris a pour ambition de définir les grandes orientations de la politique parisienne des déplacements en s'inscrivant dans le cadre des enjeux à l'échelle de l'agglomération.

Cette démarche traduit une volonté forte d'assurer à l'avenir une mobilité durable pour tous, grâce à une plus grande cohérence et une complémentarité des projets conçus à l'échelle de la rue, du quartier, de l'arrondissement, de la ville ou de l'agglomération.

Durant la phase d'élaboration du PDP, la place donnée aux débats a été primordiale. Cela ne relève pas d'une obligation légale mais répond à deux impératifs :

- mieux comprendre les aspirations locales grâce à une participation accrue des habitants, du monde associatif et des acteurs économiques,
- assurer une meilleure coordination des politiques publiques de mobilité et contribuer à construire à l'échelle du cœur d'agglomération une vision d'avenir prenant en compte les dynamiques de développement partagé. Le moment est stratégique puisque les grandes orientations d'aménagement se dessinent pour l'Ile-de-France, à travers l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Paris s'inscrit dans une interdépendance étroite avec les autres territoires au sein de l'agglomération : le bassin de vie dépasse très largement les limites administratives parisiennes, et les orientations en matière de déplacements ne peuvent être abordées uniquement à l'échelle parisienne. Cette réalité s'illustre par l'importance des flux de déplacements Paris - banlieue, voire des déplacements banlieue - banlieue via Paris. Ainsi, un certain nombre d'axes de circulation structurants situés sur le territoire de Paris ont une importance de premier plan dans le réseau principal à l'échelle de l'agglomération.

Si la loi prévoit que le PDP s'applique dans les seules limites de Paris, il n'est pas envisageable que la stratégie et les mesures envisagées dans ce plan ne se préoccupent de leur impact sur les conditions de déplacements des Parisiens et des Franciliens dans Paris et entre Paris et le reste de l'agglomération. Le Plan de Déplacements de Paris doit prendre en compte la réalité du fonctionnement de la région et en particulier de la zone dense, et apporte une contribution (débattue au sein de la Conférence métropolitaine) pour une vision d'ensemble des déplacements dans l'agglomération.

Dans le cadre des orientations proposées, le plan émet donc des propositions concrètes dans les différents domaines influant sur l'organisation des déplacements, dont certains ne relèvent pas directement des compétences institutionnelles de la Ville de Paris. Dans ces domaines qui ne sont pas du ressort direct de la Ville, les recommandations formulées doivent s'entendre comme des éléments portés auprès des institutions compétentes : l'Etat, la Région Ile de France, le STIF, la RATP ou la SNCF... : c'est notamment le cas pour l'offre de transports collectifs et sa tarification, du ressort de l'autorité organisatrice des transports en Ile de France, le STIF. De la même façon, les propositions de réalisation d'infrastructures de transport ne trouveront une réalisation concrète qu'à travers leur inscription dans des documents de programmation du type contrat de projets, contrats particuliers, du ressort de la Région Ile de France, de l'Etat et des différentes collectivités franciliennes concernées.

A/ S'INSCRIRE DANS LA CONTINUITE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (PDUIF) ET LE COMPLETER

L'élaboration des Plans de Déplacements Urbains a été rendue obligatoire dans les grandes agglomérations françaises par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996. Et la loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) fixe aux PDU de grandes orientations pour organiser les déplacements des personnes, le transport de marchandises, la circulation, le stationnement.

En Ile-de-France, le PDUIF, élaboré à l'initiative de l'Etat et arrêté le 15 décembre 2000, constitue la référence principale des politiques publiques en matière de déplacements. Il vise trois objectifs majeurs pour une mobilité au service du développement durable : diminuer le trafic automobile, de façon

différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transport collectif ; augmenter, dans le même temps, la part des transports collectifs ; enfin, favoriser le retour en force de la marche et du vélo comme modes de transport urbain à part entière. Pour y parvenir, ses actions, déclinées à différentes échelles, notamment la zone dense, sont appuyées par des objectifs chiffrés. Il s'agit de minima. La mise en œuvre des actions a donné lieu à de nombreuses réalisations dans la région. Pour sa part, la Ville de Paris s'est fortement impliquée dans sa mise en œuvre.

La LOTI prévoit que le PDUIF doit faire l'objet d'une évaluation depuis 2005 et être révisé si besoin, notamment pour prendre en compte les orientations du SDRIF et les nouveaux enjeux de mobilité. La loi Libertés et Responsabilités Locales du 13 août 2004 a confié la révision du PDUIF au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

1. Élaborer un plan local de déplacement à Paris : le PDP

Sur un territoire aussi vaste et dense que l'Ile-de-France, les orientations du PDUIF n'ont pas toujours été déclinées à une échelle locale et la loi Solidarité et Renouvellement Urbains a prévu que le PDUIF puisse être complété par des Plans Locaux de Déplacements qui en précisent et en détaillent le contenu à une échelle intercommunale. Leur objectif est double : transposer les orientations régionales dans la planification locale, augmenter la portée opérationnelle du PDUIF en programmant des actions.

Cette possibilité, la Ville de Paris l'a saisie dès qu'elle y a été habilitée par la loi Libertés et Responsabilités Locales. La procédure de lancement du Plan de Déplacements de Paris (PDP) ayant valeur de Plan Local de Déplacements a été engagée par le Conseil de Paris le 12 juillet 2005. Le Préfet de Région en a arrêté le périmètre au territoire parisien le 22 septembre 2005. Les étapes d'élaboration du PDP s'apparentent dès lors à celles des autres Plans Locaux de Déplacements de la région :

- l'élaboration proprement dite, validée par l'arrêt d'un projet de PDP par le Conseil de Paris
- la réalisation d'une enquête publique après consultation des personnes publiques intéressées
- l'approbation du PDP par le Conseil de Paris, modifié si besoin suite à l'enquête publique.

Après approbation, le PDP sera mis en œuvre, suivi et évalué.

2. Articuler le PDP avec les documents de planification

L'articulation du PDP avec le PDUIF, le SDRIF ou encore le Plan de Protection de l'Atmosphère garantit la cohérence des projets futurs à l'échelle régionale. A une échelle locale de planification, le PDP a vocation à mettre en œuvre le volet déplacement du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme de Paris, approuvé en 2006. Il participe par ses orientations et ses actions aux trois objectifs majeurs et indissociables pour Paris, développés dans le PADD :

- améliorer durablement le cadre de vie quotidien de tous les Parisiens,
- promouvoir le rayonnement de Paris et stimuler la création d'emplois pour tous,
- réduire les inégalités pour un Paris plus solidaire.

Comme les politiques de déplacements sont mises en œuvre sur des cycles longs, l'horizon du PDP a été fixé à 2020, comme celui du PADD. Cependant, des actions à l'horizon 2013 en explicitent les intentions à moyen terme. Il intègre par ailleurs les préconisations issues du schéma directeur pour l'autonomie et la participation des personnes handicapées et du schéma gérontologique parisien "Paris et ses aînés" adoptés en Conseil de Paris en 2006.

B/ CONTRIBUER A DEFINIR UNE VISION D'ENSEMBLE PARTAGEE DES DEPLACEMENTS FUTURS DANS L'AGGLOMERATION

Si le PDP reprend les mesures du PDUIF et les décline à l'échelle parisienne, il va aussi plus loin en en complétant et prolongeant le programme initial d'actions. Le PDP a également vocation à contribuer à définir une vision d'ensemble des déplacements futurs dans l'agglomération parisienne, qui dépasse le strict champ de compétence de la Ville de Paris. C'est pourquoi, la délibération de lancement a prévu de différencier les actions qui seront proposées au titre du PDP en distinguant :

- **des prescriptions** : elles désignent les actions du ressort de la Ville de Paris et pour lequel le PDP a valeur décisionnelle ;
- **des préconisations** : elles désignent les actions du ressort de la Ville, en lien avec d'autres partenaires, et pour lequel la Ville exprime dans le PDP sa volonté d'agir conjointement ;
- **des recommandations** : elles désignent les actions qui ne sont pas du ressort direct de la Ville, mais de celui de l'Etat, de la Région, du STIF, de la RATP, des entreprises, voire de la population, et pour lequel la Ville émet des propositions d'actions ;

De plus, des perspectives d'actions, non programmées (sur un horizon de 15 ans), permettent de définir une intention à moyen et long terme tout en guidant l'action présente, sans qu'elle soit à ce stade définie au plan des compétences exercées.

Le PDP élargit le champ de ses mesures à l'offre « lourde » de transport collectif, allant sur ce point au-delà du PDUIF de 2000 et du territoire parisien. Il apparaît en effet peu concevable de réfléchir à des alternatives aux déplacements automobiles dans Paris sans traiter de l'évolution souhaitable du métro, du RER ou du Transilien. Les préconisations portées par la Ville de Paris et concertées avec les collectivités riveraines ont un rôle double : non seulement elles explicitent les orientations que Paris portera auprès de tous ses partenaires et principalement au sein du STIF, mais elles contribuent aussi au débat sur les enjeux de mobilité et les infrastructures de transports inscrits dans le futur SDRIF et leur financement.

C/ UN PROJET TRÈS LARGEMENT CONCERTÉ

L'élaboration du PDP a fait l'objet d'une vaste concertation entre octobre 2005 et décembre 2006, impliquant un très grand nombre de citoyens, les associations, l'ensemble des acteurs institutionnels et des usagers des transports parisiens et franciliens, les élus des collectivités riveraines et de celles rassemblées dans la Conférence métropolitaine.

La loi n'impose aucune règle en la matière avant l'arrêt du projet. Le dispositif mis en place s'est donc appuyé sur les recommandations du PDUIF et sur les structures déjà instaurées par la Ville, notamment à l'occasion de l'engagement de l'élaboration du PDP en 2001 sous son précédent statut. Il a également pris en compte la large concertation menée en 2003 et 2004 dans le cadre du projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU), les débats et les propositions avancées sur le volet des déplacements et de l'aménagement de l'espace public.

Cette phase a été primordiale pour l'élaboration du projet, restituant ainsi la richesse et la diversité des contributions, répondant à des attentes multiples et légitimes. L'ensemble des contributions reçues sont disponibles sur le site paris.fr.

1. La concertation avec les acteurs institutionnels et territoriaux associés

Le Comité des Partenaires. Il réunit le Conseil Régional, le STIF ainsi que les services de l'Etat (Préfecture de Paris, Préfecture de Police et tous les services compétents sollicités par l'Etat), et associe les exploitants RATP, SNCF, Réseau Ferré de France et le Port Autonome de Paris. La plupart ont tenu à apporter une contribution écrite au PDP.

La Commission Extra Municipale des Déplacements (CEMD). Elle a été saisie à chaque phase d'élaboration du projet. L'ensemble des acteurs associatifs et institutionnels qui y siègent ont travaillé autour de quatre thématiques « circulation et stationnement » ; « espace public » ; « déplacements des personnes » ; et « marchandises ». Outre la CEMD, d'autres commissions extra municipales ont apporté leur contribution à l'élaboration du projet : la Commission consultative des familles et de la petite enfance, le Conseil de la vie étudiante, le Conseil parisien de la jeunesse, le Conseil de la citoyenneté des Parisiens non communautaires, ou encore la CEMCA réunissant commerçants et artisans.

La concertation avec les collectivités de l'agglomération et les élus. La Conférence métropolitaine mise en place en juillet 2006, dont plusieurs réunions de travail ont été consacrées à la question des déplacements, a permis de dégager une vision partagée des enjeux et des orientations à mettre en

œuvre pour répondre aux besoins de mobilité dans le cœur de l'agglomération francilienne. Cette vision partagée, déclinée dans la partie II, constitue le socle du PDP.

Par ailleurs, en amont, un important travail de diagnostic technique a été réalisé de novembre 2005 à avril 2006 entre les services de la Ville de Paris et ceux des collectivités riveraines, permettant de dégager des propositions communes d'actions susceptibles d'être inscrites au PDP en réponse aux besoins identifiés.

2. La concertation avec les Parisiens et les Franciliens

Les réunions publiques et les Conseils de quartiers. Deux séries de réunions publiques ont été organisées à l'automne 2005 et au printemps 2006 en Mairies d'arrondissement, coprésidées par l'Adjoint au Maire en charge des transports et les Maires d'arrondissement. Plusieurs milliers de personnes (habitants, représentants des Conseils de quartiers, représentants d'association ou encore commerçants) se sont déplacées pour exprimer leurs attentes et formuler des propositions. Certains arrondissements ont organisé une réunion spécifique à leur CICA, sur le thème du PDP.

Entre les deux séries de réunions publiques, les Conseils de quartier ont été invités à apporter leur contribution sur leur perception locale des enjeux du PDP, sur la base d'un dossier de diagnostic, la seconde série de réunions a donné l'occasion de présenter des contributions locales au PDP, complétant ainsi les nombreuses propositions formulées en 2004 dans le cadre de la concertation sur le PLU. La masse du travail produit est considérable et les propositions de portée générale déclinées dans le PDP s'en sont directement inspirées. Au delà du PDP, et à l'instar de ce qui a été mis en œuvre à l'issue de la concertation locale sur le PLU, un grand nombre de propositions localisées seront reversées à la programmation des actions et aménagements à réaliser dans les arrondissements.

Les associations. Elles ont été nombreuses à apporter leur contribution : associations d'usagers de transports, de résidents de quartiers ou d'arrondissements, de défenseurs de l'environnement, de syndicats et de professionnels de l'urbanisme.

Une consultation des Parisiens et plus largement des Franciliens. Elle a été réalisée pour la Mairie de Paris, entre novembre 2005 et janvier 2006, par l'institut IPSOS, par voie postale et Internet. Le questionnaire adressé aux Parisiens via le journal *A Paris* et diffusé dans les gares et les grands pôles de transports en commun pour les autres Franciliens, a suscité 140 000 réponses (dont 30 000 par Internet) essentiellement de la part de Parisiens (87 % des répondants). Le taux de retour de 13 % dépasse la moyenne habituellement observée au cours de ce type d'enquête. Cette consultation a pu montrer que les Franciliens, s'ils sont prêts à s'impliquer dans un changement des habitudes de déplacements, ont aussi des attentes prioritaires en matière de transports en commun, dans le sens d'un renforcement de l'offre et d'une amélioration du service, et de redistribution de l'espace public au profit des circulations « douces » et des transports collectifs.

Un site internet spécifique a été créé afin de rassembler l'ensemble des informations relatives à la procédure d'élaboration du PDP, au calendrier, au contenu, ainsi qu'aux comptes-rendus des réunions publiques et des réunions thématique. Il a également accueilli un forum. Il a été relayé par une rubrique PDP sur le site paris.fr.

D/ UN PROJET QUI VISE AUSSI LA VALORISATION ET LA MODERNISATION DE L'ESPACE PUBLIC, COMPOSANTE MAJEURE DU PAYSAGE DE PARIS

L'espace public est un élément essentiel du cadre de vie, celui de Paris est historiquement d'une qualité et d'une ingéniosité remarquable. Il participe largement à l'image de la capitale dans le monde.

L'espace public est aussi l'indispensable support de la vie urbaine et doit répondre aux attentes des citoyens aujourd'hui et demain, ce qui suppose de valoriser et moderniser ce patrimoine historique.

En complément du PLU et du Cahier des recommandations environnementales, le PDP aborde donc également, au-delà des questions de déplacements et de transport, l'aménagement et la gestion des espaces.

I - DIAGNOSTIC

A/ ELEMENTS PRINCIPAUX DE DIAGNOSTIC

1. Deux urgences :

lutter contre le dérèglement climatique et les pollutions

Le début du 21^e siècle est marqué par la conjugaison de deux enjeux environnementaux majeurs, étroitement liés : le **changement climatique et l'épuisement des ressources pétrolières**. Le secteur des transports est un grand consommateur d'énergies et une source très importante d'émissions de gaz à effet de serre. Il représente presque 30% des émissions françaises, en constante augmentation depuis 1990. La réduction des émissions dans ce domaine constitue donc le défi fondamental des années à venir, afin de ralentir le phénomène de réchauffement climatique, pour lequel les Parisiens, comme tous les Français, ont leur part de responsabilité.

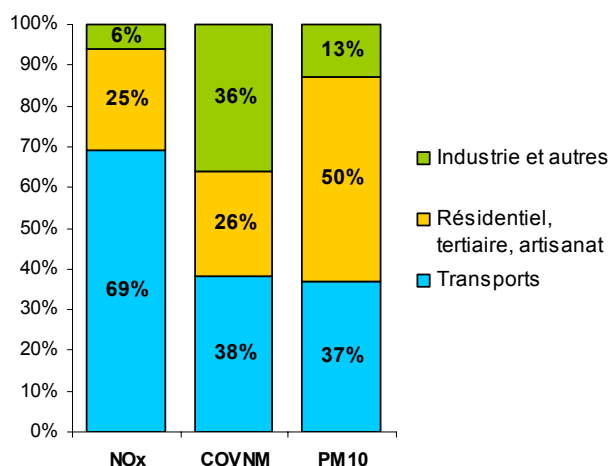
En effet, la température moyenne à la surface de la planète s'est élevée d'environ 0,6° C au cours du XX^e siècle et la calotte glaciaire arctique a diminué de 40% en 40 ans. Par ailleurs, les températures devraient augmenter d'ici à la fin du siècle de 1,4° à 5,8° C par rapport à 1990, et le niveau des mers devrait s'élever d'au moins 50 centimètres d'ici 2100, ce qui submergerait nombres de territoires dans le monde.

L'élaboration du **Plan Climat** territorial de Paris et le PDP contribuent à l'effort collectif, pour ralentir le réchauffement climatique.

L'intensité des échanges qui ont lieu à Paris et dans le centre de l'agglomération génère aussi de lourdes nuisances en termes **de pollution de l'air**. Outre le bruit et les autres nuisances environnementales générées par le trafic automobile, les transports représentent aujourd'hui, dans le cœur de l'agglomération parisienne, la source majeure d'émissions de polluants atmosphériques. Ils émettent 69 % des oxydes d'azote, 38 % des composés organiques volatiles (COV), et 37% des particules en suspension (PM10). La contribution des véhicules utilitaires légers (camionnettes) est importante pour les NOx et les particules. La contribution des deux-roues motorisés, dont l'utilisation croît, devient significative notamment pour les hydrocarbures imbrûlés (HC-COV). Les cartes et graphiques suivants le montrent.

**Contribution des différents secteurs d'activités
aux émissions de polluants pour Paris
(estimation faites pour l'année 2000)**

Source : AIRPARIF



Les conséquences sanitaires en sont désormais bien connues : responsable d'une **surmortalité de 6 %**, la pollution atmosphérique touche tout particulièrement les enfants asthmatiques et les personnes

âgées, victimes d'insuffisances respiratoires, et accentuées notamment en cas de fortes chaleurs (canicule). Dans une grande partie de l'agglomération parisienne, la population est ainsi exposée, le long des voies de circulation, à des niveaux de dioxyde d'azote et à des concentrations d'ozone dépassant les objectifs de qualité et même les seuils maxima de la réglementation communautaire intégrant les recommandations de l'OMS.

Les émissions polluantes se concentrent principalement sur l'agglomération parisienne, à Paris tout particulièrement, ainsi que le long des grands axes de circulation. C'est ce qu'illustre la carte suivante :

Carte CP02-1 - Densités d'émission de NOx en Ile de France

Le **Plan de Protection de l'Atmosphère** est un document qui précise les mesures permanentes et temporaires prises lors d'une procédure d'alerte, arrêtées par le Préfet de Région. Il vise à ramener dans la zone concernée les concentrations en polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites. Le PPA de l'Ile de France a été approuvé le 7 juillet 2006, à l'issue d'une enquête publique. Ses principales dispositions, que la Ville de Paris a toutefois jugées insuffisantes, prévoient 9 mesures réglementaires, traitant de l'obligation d'un plan de déplacements pour les pôles générateurs de trafic, d'un encadrement plus strict pour les installations de combustion et d'énergie, les chaudières, les stations services, les véhicules légers et deux roues motorisés en cas de pic de pollution, les poids lourds et véhicules utilitaires légers, et les avions.

La lutte contre le dérèglement climatique et les pollutions ne concerne pas exclusivement les déplacements de personnes. Les flux de marchandises à Paris et dans le cœur de l'agglomération sont très importants, et largement dominés par le fret aérien et le fret routier, fortement émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants. Pour des raisons de libéralisation et de concurrence sur les prix, le fret routier s'avère ultra dominant au détriment du fret ferroviaire. A l'heure où la tendance durable à la hausse du prix des carburants provoque une vive tension dans ce secteur, des dispositifs de planification et de financement permettant des reports modaux significatifs doivent être imaginés pour permettre le développement de modes de transports et d'une organisation logistique respectueux de l'environnement.

Carte CP02-2 - Emissions journalières de NOx en 2002

Selon une enquête de l'INSEE réalisée fin 2002, 54% des ménages se disent gênés par le bruit à leur domicile. Le bruit de la circulation automobile ressort comme la nuisance sonore la plus largement ressentie, notamment à Paris, où l'environnement bâti dense favorise l'amplification du bruit par réverbération acoustique. Selon la carte du bruit, élaborée par les services de la Ville de Paris à l'occasion de l'adoption du **Plan bruit**, la moitié des Parisiens habite le long de voies bruyantes. Au-delà de l'atteinte à la qualité de vie, l'exposition prolongée à un bruit élevé peut avoir des effets néfastes sur la santé et occasionner des troubles du sommeil. Le bruit est aussi un frein important à la mixité sociale car son incidence sur les valeurs immobilières a pour effet d'accentuer les différences de loyers entre les quartiers calmes et les quartiers bruyants et défavorisés de la couronne parisienne.

Carte CP02-3 - Bruit routier de jour

Améliorer la mobilité de tous les Parisiens et les Franciliens

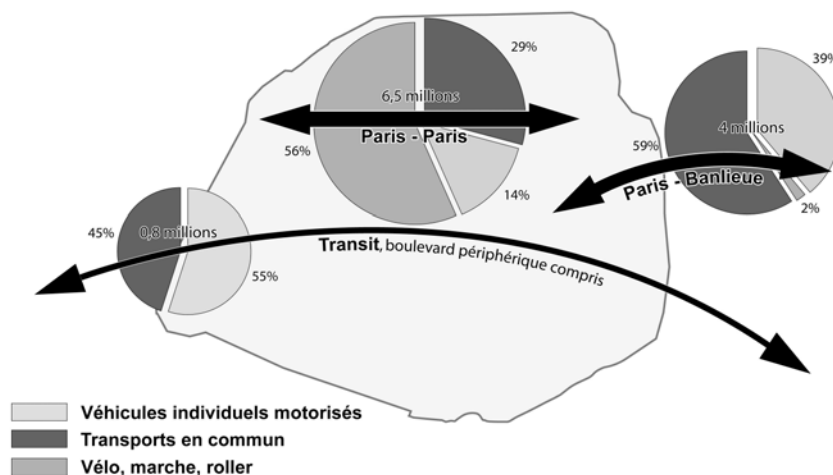
L'échelle pertinente du PDP ne se réduit pas aux limites administratives de Paris. Penser les déplacements dans Paris suppose de prendre en compte le fonctionnement de l'agglomération, en particulier de la zone dense. Tout cet espace central, comprenant Paris et la majeure partie des trois départements limitrophes, est en effet composé de territoires interdépendants. Les échanges de biens comme de personnes s'y effectuent de manière intense : 47% de la population francilienne y résident, 60% des emplois de la région s'y concentrent, 90% des déplacements en transport en commun s'y effectuent, enfin, 54% du parc immobilier s'y situent.

Intensité des échanges et variété des modes de déplacements

Chaque jour, à Paris, 10,5 millions de déplacements sont effectués, tous modes confondus, et pour des motifs très variés : se rendre au travail ou à des activités de loisirs, effectuer des achats, suivre des cours, bénéficier de services publics ou privés, visiter ou tout simplement se promener. Les déplacements internes à Paris (environ 6,5 millions) se font majoritairement à pied. Pour se rendre à leur travail, les actifs parisiens utilisent majoritairement les transports collectifs, que ce soit pour se

déplacer dans Paris (57%) ou se rendre en petite couronne (60%). Les déplacements qui impliquent Paris et le reste de la région (environ 4 millions) sont principalement réalisés en transports en commun.

Nombre de déplacements, en jour de semaine, des Franciliens



Cette prédominance de l'usage des transports en commun dans les déplacements entre Paris et la banlieue s'explique par le caractère radial du réseau de métro et de RER. En effet, si l'on se penche sur les déplacements de banlieue à banlieue, la part des transports en commun chute alors à 11 % alors que la voiture particulière est le mode dominant : elle représente 53% des déplacements. De même, les Parisiens qui travaillent en banlieue (au nombre de 300 000) utilisent à 41% leur voiture, car une fois en banlieue le maillage du réseau de transports en commun est bien moins dense, alors que les habitants de banlieue travaillant à Paris (900 000) n'utilisent qu'à 21% leur voiture. Ces données sont importantes car les déplacements entre Paris et la banlieue pour un motif « domicile-travail » sont prépondérants en journée (40%) et majoritaires en heure de pointe (66%).

Carte CP02-8 – Mode de déplacement domicile-travail et CSP des actifs au lieu de résidence

Aux déplacements des Franciliens viennent s'ajouter ceux des visiteurs de la ville et de la région capitale, notamment les usagers des gares et aéroports correspondant à des trafics nationaux et internationaux. Doivent également être pris en compte les déplacements relatifs à la livraison de près de 90 000 tonnes de marchandises, quotidiennement et pour la majeure partie en camion. En 2005, la répartition modale en tonnage des marchandises entrant et sortant de Paris était la suivante :3% pour le fer, 7% pour la voie d'eau et 90% pour la route.

C'est là une intense mobilité qui rythme la vie du cœur de l'agglomération métropolitaine, avec ses institutions, ses universités, ses commerces, ses grands magasins, ses équipements touristiques, culturels, sportifs, ses grands jardins, mais aussi ses entreprises, ses activités artisanales et ses services, qui contribuent à son rayonnement régional, national et international.

Un réseau de transport en commun centré sur Paris, des trajets de rocade en voiture

Le réseau de transport en commun de la zone dense dispose d'une structure en étoile centrée sur Paris (métro, RER, transilien). Face à la demande importante en matière de déplacements, Paris dispose de nombreux atouts à conforter, en particulier l'efficacité de son réseau de transports en commun, très largement utilisé par les Franciliens.

La mixité urbaine qui permet une vie sociale où la proximité joue un rôle particulièrement structurant constitue également un atout fort.

Par comparaison avec Londres, Berlin ou Rome, Paris et l'aire métropolitaine parisienne (assimilée ici à Paris et aux départements de la petite couronne) présentent en effet des caractéristiques tout à fait particulières : les densités, très fortes, de population et d'emploi sont nettement supérieures à celles

des autres grandes capitales. Cette situation favorise le développement et l'utilisation des réseaux de transport en commun, ainsi que la marche et le vélo.

Carte CP02-4 - Densités et desserte ferrée des Villes européennes

Si Paris dispose d'un réseau de transport en commun efficace, la petite couronne ne dispose pratiquement que de transports radiaux : les lignes de rocade structurantes qui existent (T1, T2, TVM) ne sont pas suffisantes pour bien desservir les pôles d'emplois, notamment les plus récents (Plaine Saint Denis, Montreuil, Clichy, Issy-les-Moulineaux, Boulogne, Seine Amont par exemple), ainsi que les zones résidentielles.

Carte CP02-5 - Carences des dessertes en Transports en Commun

Par ailleurs, le réseau de bus n'est pas non plus suffisamment efficace pour compenser ces lacunes, comme cela peut être le cas à Londres. Il n'est pas assez maillé, et la qualité de service est déficiente : faibles amplitudes horaires (soir, nuit et week-ends), fréquences basses, confort médiocre. Les réseaux de bus parisien et de banlieue s'interpénètrent par ailleurs très peu.

Carte CP02-6 - Réseaux actuels bus Paris et banlieue

Ceci explique le fort usage de la voiture dans la zone dense en dehors de Paris, en particulier pour les déplacements internes à la banlieue. Pour peser sur cette situation, il apparaît nécessaire à la fois de renforcer les transports en commun et, conformément aux objectifs du PLU et du PADD, de favoriser la mixité fonctionnelle et sociale de la ville (habitat, emplois, équipements, services, loisirs...), dans tous les territoires de l'agglomération urbaine afin de permettre le rapprochement habitat/emplois, de réduire les inégalités urbaines et de prévenir l'étalement urbain.

Il convient de ne pas négliger pour autant l'impact des déplacements en voiture dans Paris, étant donné la surface réduite de la capitale (105 km²) et le nombre de déplacements en voiture y prenant place : plus de 2,3 million par jour en semaine. Il s'agit en outre d'une occupation souvent individuelle du véhicule, avec en moyenne 1,3 personne par voiture. Cette présence de l'automobile est d'autant plus sensible que sur l'ensemble de Paris, la surface de chaussée est inégalement répartie selon les modes de déplacements dits « mécanisés », c'est à dire hors marche. Les voitures et deux-roues motorisés (en circulation et en stationnement) occupent ainsi 93 % de la surface de chaussée alors qu'ils représentent 61 % des déplacements mécanisés de surface « intéressant Paris » (c'est-à-dire, ayant Paris pour origine et/ou destination). C'est ainsi qu'un m² de couloir bus parisien assure trois fois et demi plus de déplacements de personnes qu'un m² de chaussée affectée aux automobiles.

Des réseaux qui subissent une certaine congestion

Les réseaux de déplacements sont également marqués par une congestion importante sur plusieurs lignes ou voies :

- A l'heure de pointe du matin, la saturation est particulièrement marquée sur certaines lignes de métro (ligne 13 et ligne 4 en Nord/sud, ligne 11 en Est/ouest.

Carte CP02-7 - Réseau métro : saturation à l'heure de pointe du matin

Cette saturation concerne également le RER (ligne A en est/ouest) et le bus, pour certaines lignes desservant des portes parisiennes comme la ligne 183 à la Porte de Choisy. Elle dépasse les heures de pointes traditionnelles et s'étend désormais au samedi, dans le centre de Paris par exemple, ou sur la tranche 19h / 21h.

- La congestion routière touche plus particulièrement le réseau des voies rapides situées dans la zone urbaine dense (A86, BP et radiales comprises entre ces 2 rocades) et les conditions de déplacements automobiles s'y dégradent progressivement. Sur ces réseaux, les importants encombrements des heures de pointe (aux abords des portes parisiennes, aux abords du tronc commun A4/A86...) pénalisent l'ensemble des usagers (voitures particulières, transports de marchandises, taxis, transports collectifs de surface) et induisent des reports de trafic vers des itinéraires de délestage particulièrement nuisants pour les villes traversées, comme la N2 entre Le Bourget et la porte de la Villette, ou les boulevards des maréchaux.

Carte CP02-9 - Réseau de voies rapides : Congestion du trafic à l'heure de pointe du matin

A l'intérieur de Paris, la vitesse moyenne de déplacement des véhicules motorisés s'est stabilisée autour de 16 km/h après 2001, après avoir connu une forte baisse entre 1996 (19,3 km/h) et 2001 (16,6 km/h).

Faible taux de motorisation des ménages parisiens

Parmi les grandes villes européennes, le taux de motorisation par ménage particulièrement faible de Paris fait exception. Ainsi, on recense à Paris 0,5 voiture par ménage alors que ce ratio est de 0,8 à Londres, de 0,9 à Bruxelles ou encore de 1,09 à Madrid. Cette faible motorisation des Parisiens s'explique notamment par la qualité de la desserte de transports en commun et une ville particulièrement compacte. Mais la motorisation est plus élevée en petite et grande couronne avec respectivement 72% et 86% des ménages motorisés.

Carte CP02-10 - Taux de motorisation des ménages : évolution entre 1990 et 1999

Pour autant la pression de l'automobile est perçue avec beaucoup d'acuité à Paris. Du fait d'une population importante concentrée sur un territoire réduit, Paris présente, parmi les grandes villes européennes, l'une des plus forte densité au km2 de voitures de résidents : on compte ainsi 5 300 voitures parisiennes au km2 contre seulement 1400 à Berlin ou 1700 à Madrid.

2. Des compétences éclatées

Aucune structure institutionnelle, généraliste ou thématique, n'est compétente sur le périmètre de la zone dense, et même, les responsabilités sur les thèmes du transport sont éclatées entre différentes partenaires : Etat (Préfecture de Police), STIF, départements, communes.

La loi « Libertés et Responsabilités Locales » du 13 août 2004 a permis une avancée en instaurant la décentralisation du STIF au 1^{er} juillet 2005. L'Etat s'est retiré de l'organisation des transports collectifs en Ile-de-France au profit de la Région et des Départements. Les compétences du STIF ont également été étendues aux transports scolaires, au transport à la demande, aux services de transport pour les personnes à mobilité réduite et au transport fluvial régulier de voyageurs. Après la Région, la Ville de Paris est à la fois le deuxième contributeur public au budget du STIF et la collectivité disposant du plus grand nombre de sièges au sein du Conseil du Syndicat.

Le premier budget du STIF décentralisé a consacré en 2006 un effort financier exceptionnel pour améliorer l'offre de transport : plan régional sans précédent pour renforcer l'offre bus, renforts sur le métro et extension du service une heure de plus le samedi soir, renforts sur les réseaux RER et Transilien, lancement d'un important programme de renouvellement du matériel roulant SNCF.

Par ailleurs, en tant que grande capitale internationale, siège de nombreuses institutions nationales et internationales, Paris est astreinte à des impératifs très forts en matière de sécurité des biens et des personnes, et ce d'autant plus que c'est une ville dense et peuplée. La présence d'institutions nationales, de représentations diplomatiques et de sites sensibles sur le territoire parisien a conduit l'Etat à conserver une compétence sur une partie de la voirie parisienne, bien qu'elle soit en totalité de statut communal. **La loi « démocratie de proximité » de février 2002** et son décret d'application fixent les modalités précises de la répartition des compétences entre le Maire de Paris et le Préfet de Police en matière de circulation et de stationnement. La carte ci-dessous précise les zones et axes de compétences dévolues à la Préfecture de Police.

Carte CP02-12 - Voies et zones de compétence Préfecture de Police

3 - Une accidentologie encore trop élevée, notamment des piétons et des deux roues motorisés

Le coût « humain » et social des accidents de la circulation à Paris est encore trop important : ce sont tout particulièrement des décès ainsi que des accidents graves dont les conséquences sont lourdes pour les victimes (traumatismes physiques, neurologiques ou psychologiques).

Le nombre d'accidents et de victimes de la circulation a fortement baissé entre 2001 et 2005 pour passer aujourd'hui par un palier, comme ailleurs en France dans le milieu urbain. Le nombre de tués a

suivi la même tendance : de 91 en 1999, il se maintient depuis 2003 au dessus de 50 tués par an (64 en 2006).

Les excès de vitesse représentent la première cause des accidents.

En 2005, les usagers des deux-roues motorisés sont impliqués à Paris dans près des deux tiers des accidents (60 %) et représentent 50 % des victimes. Les accidents corporels sont en hausse par rapport à 2004 (+ 5 %), tout comme le nombre de victimes (+ 7 %).

Toujours en 2005, les piétons sont impliqués à Paris dans 26 % des accidents corporels. Les piétons représentent 23 % du total des victimes réparties comme suit : 17 % d'enfants, 60 % d'adultes et 23 % de personnes âgées. On remarque que les personnes âgées de 60 ans et plus constituent 61 % des piétons tués.

Les usagers des 4 roues sont impliqués dans 78 % du total des accidents corporels de la circulation à Paris en 2005. Cette part est en très légère diminution par rapport à l'année précédente (80 % en 2004). Cependant, ils ne représentent que 22 % des victimes d'accidents.

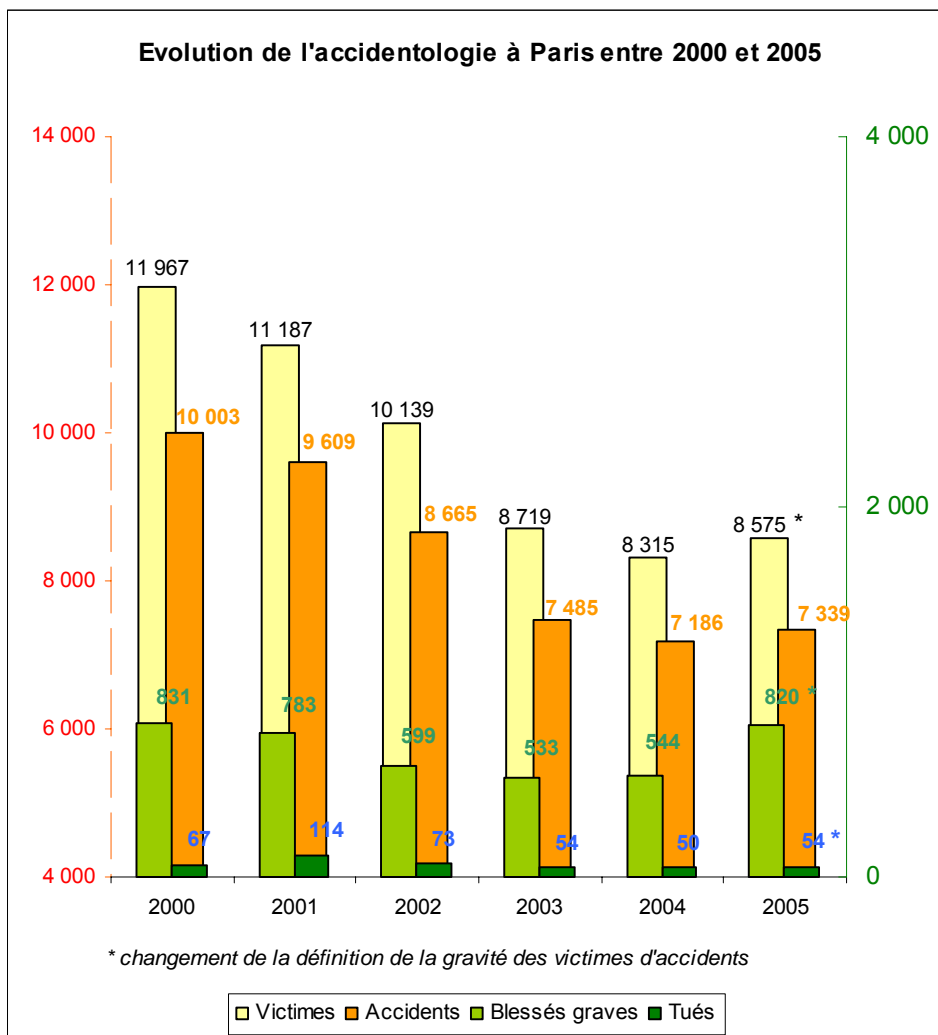
Le coût humain de ces accidents est inacceptable et il faut souligner que ce sont les usagers les plus vulnérables qui paient le plus lourd tribut aux excès et infractions.

La Préfecture de Police a établi la liste des 10 carrefours et des 10 voies les plus accidentogènes en 2004-2005 :

Arrondissement	Intersection		Nombre d'accidents	Tués	Blessés
75 008	Place de la Concorde	Rue Royale	33	0	43
75 001	Place du Carrousel	Quai des Tuileries	27	0	42
75 010	Rue La Fayette	Boulevard de Magenta	21	0	27
75 010	Rue du Faubourg Saint Martin	Boulevard de Magenta	20	0	23
75 008	Avenue des Champs Elysées	Avenue de Marigny	20	0	21
75 008	Avenue des Champs Elysées	Place de la Concorde	20	0	25
75 020	Rue d'Avron	Boulevard Davout	19	0	23
75 017	Avenue de la Porte de Clichy	Avenue du Cimetière des Batignolles	15	0	18
75 016	Allée de Longchamp	Route Dauphine Sablons	14	0	19
75 005	Quai Saint Michel	Place Saint Michel	13	0	17

Liste des 10 sections de voie les plus accidentogènes en 2004-2005 (source : Préfecture de Police)

Arrondissement	Voie	entre	et	Nombre d'accidents	Tués	Blessés
75 014	Avenue Denfert Rochereau	Rue Cassini	Place Denfert Rochereau	17	1	18
75 008	Avenue des Champs Elysées	Souterrain Concorde	Avenue Dutuit	17	1	20
75 012	Quai de Bercy	Souterrain Tolbiac	Souterrain Bercy	16	1	17
75 001	Souterrain Transit Halles	Rue de Turbigo	Rue des Halles	15	0	21
75 014	Avenue du Gal Leclerc	Rue Alphonse Daudet	Rue Beaunier	15	0	18
75 008	Avenue des Champs Elysées	au niveau de l'Arc des Champs Elysées		14	0	20
75 010	Boulevard de Magenta	Cité du Wauxhall	Place Bonsergent	13	0	16
75 008	Avenue des Champs Elysées	Rue de Berri	Rue Washington	13	0	19
75 017	Avenue de Clichy	Passage du Petit Cerf	Gare des Batignolles	12	0	16
75 008	Souterrain Cours la Reine	Cours la Reine	Cours Albert 1er	12	0	12



Source : Préfecture de Police

NB : Les données définitives 2006 ne sont pas encore disponibles. Les chiffres provisoires des victimes décédées en 2006 sont les suivants : 64 tués en 2006 dont 25 piétons, 2 cyclistes, 27 2RM et 10 usagers 4R

B/ LES QUESTIONS URBAINES, ECONOMIQUES ET SOCIALES A PRENDRE EN COMPTE

1. Anticiper la diversité des besoins et des comportements des usagers

Toutes les catégories d'usagers ne se déplacent pas de la même façon, et n'ont donc pas les mêmes besoins et attentes en matière de déplacements. Or plus qu'un droit d'accès aux transports, le droit à la mobilité est un droit social qui détermine les perspectives d'insertion sociale des plus démunis. Parce que trop de situations freinent la mobilité et l'accès au transport, la prise en compte des besoins spécifiques en matière de déplacement, aussi nombreux et variés soient-ils, conduit à une nouvelle approche de l'espace public et des transports, plus orientée vers l'usager et moins dominée par la technique.

Les personnes à mobilité réduite

A commencer par les personnes à mobilité réduite, parmi lesquelles une part de plus en plus importante de la population parisienne, qui vieillit chaque année, peut potentiellement figurer : les handicaps de la vie, même passagers, se doublent de difficultés très réelles pour accéder aux activités

quotidiennes. Or le plus souvent, l'espace public et les transports ont été conçus pour des personnes valides. Malgré les améliorations apportées ces dernières années, de nombreux efforts doivent encore être accomplis pour rendre la ville accessible à tous.

Les familles

Pour les familles également, les conditions de déplacement ne sont pas les mêmes selon la taille et la composition de chacune, et peuvent parfois créer des difficultés d'accès aux transports ; sans compter les dangers propres aux déplacements dans l'espace public, qui menacent toujours les plus vulnérables, en particulier les enfants, qui ont pourtant droit à un espace public où ils puissent s'épanouir.

Les femmes

De même, la politique des déplacements doit intégrer la prise en compte des besoins et des attentes spécifiques des femmes, qui représentent deux usagers sur trois des transports collectifs et se déplacent très souvent à pied. Or celles-ci ont un vécu et des contraintes (en matière d'accompagnement des enfants, des aînés notamment...), qui font apparaître parfois des carences du système de transport et des dysfonctionnements de l'espace public.

Les jeunes et étudiants

La pratique des déplacements à Paris des jeunes et des étudiants est elle aussi singulière, eu égard à leurs besoins et à leur budget souvent limité, tout comme à leur rapport à l'espace public, plus ludique mais aussi trop souvent encore accidentogène.

Les inégalités sociales

La prise en compte des besoins de plus pauvres en terme de mobilité est un élément essentiel de cohésion sociale et d'équité. Compte tenu du coût de possession et d'utilisation d'une voiture individuelle, l'accès à un réseau de transport collectif de qualité conditionne largement la mobilité des catégories les plus populaires et leurs perspectives d'insertion sociale.

Les rythmes de vie

De même, si la diversité (et, partant, les inégalités) des pratiques de déplacements est fonction des besoins et des rythmes de vie différents qui y sont associés, elle est aussi dépendante des lieux et des moments de la journée où s'effectuent ces déplacements. On ne se déplace pas de la même façon ni aux mêmes endroits le jour ou la nuit, au centre de Paris ou en banlieue : cette réalité semble évidente, mais l'espace public ne s'en fait pas toujours le reflet. A cet égard, il s'agit de prendre tout particulièrement en compte une nouvelle articulation des emplois du temps des « usagers » de Paris, permanents ou temporaires : outre l'étalement des heures de travail vers le soir et la nuit, leurs besoins ne sont plus seulement centrés sur des problématiques de déplacement « domicile-travail » car l'accès aux loisirs, avec la réduction du temps de travail, façonne plus que jamais les besoins de services de mobilité.

Ces évolutions tendent à rendre certains services mal adaptés. Ainsi, alors que la fréquentation des transports publics est en très nette progression le soir et la nuit, les Parisiens vivent leurs transports nocturnes sur le mode d'une pénurie persistante ; malgré les efforts accomplis, cette réalité continue à nuire à l'image de Paris auprès de ses visiteurs. L'offre parisienne de transports nocturnes doit donc encore évoluer, y compris l'offre de taxis.

2. Intégrer les perspectives de développement de Paris à l'horizon 2020 : stabilité démographique, changements de rythme de vie

Compte tenu des dernières évolutions démographiques données par l'INSEE, et en intégrant l'option politique forte prise par la Ville de Paris dans le cadre du PADD et du PLU, la population parisienne devrait, à l'horizon 2020, maintenir son niveau actuel ou être légèrement supérieure (environ 2,1 millions d'habitants). On estime également que la population comme l'emploi se renforceront dans le reste du cœur d'agglomération.

Comme l'ont fait apparaître les études récentes des démographes sur Paris, la composition de cette population pourrait aussi sensiblement évoluer, au regard du vieillissement prévisible de la population parisienne. La part des jeunes de moins de 20 ans et des jeunes adultes de 20 à 39 ans devrait ainsi diminuer, alors que celle des adultes seniors (40-64 ans) et des plus de 65 ans devrait augmenter.

Cette tendance, si elle se confirme, devrait avoir des impacts qualitatifs sur la demande en matière de déplacements.

Sous l'effet de la politique des déplacements engagée en 2001, les comportements des ménages en termes de déplacements devraient avoir progressivement évolué. Si la meilleure qualité des espaces publics devrait contribuer à développer l'usage de la marche et du vélo, l'amélioration de la qualité de service des transports en commun, l'intégration tarifaire et l'extension du réseau viendraient susciter un report important sur ces modes. C'est précisément l'objet du PDP que d'en définir les objectifs quantifiés et les propositions d'actions qui en découlent. Le développement de nouveaux quartiers mixtes, notamment autour de la couronne parisienne, devrait par ailleurs voir s'affirmer un certain nombre de grandes tendances comme l'intensification des liens entre arrondissements parisiens et communes limitrophes, ou encore une demande accrue en déplacements de proximité, notamment de rocade.

Certaines tendances socioéconomiques qui contribuent à étaler les déplacements dans le temps pourraient également se développer d'ici quinze ans : développement des emplois à horaires décalés et du travail de nuit, flexibilité du temps libre (RTT), développement des loisirs sont de nature à susciter une demande plus forte encore de déplacements en continu, demande qui, à l'heure actuelle, n'est pas toujours satisfaite.

3. Intégrer les évolutions économiques

Entre le recensement de mars 1990 et décembre 2001, la perte d'emploi à Paris s'est chiffrée à 126 000 emplois, soit une baisse annuelle moyenne d'environ 9 500 emplois. Le PADD s'est donc fixé pour objectif non seulement le maintien mais le développement de l'emploi parisien, ce qui s'intègre dans une politique d'ensemble favorable à l'emploi dans l'agglomération métropolitaine comme le préconise le SDRIF. La qualité des déplacements des biens et des personnes vers les lieux d'activités est un facteur déterminant pour accroître la vitalité économique et favoriser la création d'emplois. De plus, Paris rassemble plusieurs grands pôles commerciaux d'échelles régionale, nationale ou internationale, qui sont aussi des nœuds d'échange importants. La vitalité et la diversité du commerce parisien constituent un atout économique et culturel qu'il convient de préserver et d'encourager. Pour répondre à ces enjeux économiques et sociaux, Paris et toute l'agglomération doivent donc prendre en compte les besoins spécifiques de déplacements des acteurs économiques, de leurs clients et de leurs salariés. Le PDP est un outil pour mener cette politique de valorisation des atouts de l'agglomération et ainsi, stimuler la création d'emplois dans la zone dense.

Chaque jour, 900 000 actifs se rendent à Paris pour exercer leur activité professionnelle, tandis que 300 000 actifs parisiens font le trajet inverse, et 700 000 parisiens y restent pour travailler. Ces chiffres, qui témoignent du dynamisme de la capitale, illustrent également l'ampleur du flux de transports des actifs, majoritairement assuré par les transports en commun « lourds ». Mais cette situation, conjuguée au très fort déséquilibre d'implantation des emplois entre l'est et l'ouest, occasionne des problèmes de saturation aux heures de pointe, qu'il convient de résoudre par un renforcement important de l'offre, en termes de fréquence et de régularité, mais aussi d'information.

Le renforcement du maillage de la zone dense en transports en commun est à articuler avec les nouvelles polarités d'emploi qui devraient émerger ou se consolider sur les territoires métropolitains en cours d'aménagement. Ce mouvement de rééquilibrage des emplois vers l'est de Paris, amorcé à Paris Rive Gauche, sera poursuivi et amplifié sur de nouveaux secteurs, en particulier dans Seine Amont et le Nord-Est parisien, en liaison avec les projets des communes limitrophes. Les besoins étant amenés à se multiplier dans ces zones, ces évolutions doivent être anticipées dès aujourd'hui par les politiques de déplacement et les décisions d'investissement.

Par ailleurs, la congestion croissante liée au trafic automobile constitue un frein à l'activité économique. Or certaines catégories de professionnels, dont l'utilité publique n'est pas à démontrer (médecins urgentistes, artisans réparateurs, etc.) ont des besoins spécifiques qui peuvent rendre indispensable l'usage d'un véhicule motorisé. Il convient donc de faciliter leurs déplacements, tout en limitant les nuisances qui peuvent parfois être occasionnées.

Le paysage parisien à l'horizon 2020 doit également intégrer les évolutions à prévoir dans certaines activités économiques vitales pour Paris : qu'il s'agisse du commerce et du tourisme, ou encore du transport de marchandises.

- **les commerces**

Avec plus de 60 000 commerces, la structure commerciale parisienne est très dynamique et constitue un atout économique pour l'ensemble de l'agglomération (à titre de comparaison, Paris concentre 29 commerces pour 1000 habitants, contre 18 pour Londres ou 16 pour Milan). Pour conserver leur solidité à l'horizon 2020, les commerces parisiens ont déjà entamé des mutations importantes, notamment en termes d'amplitude d'ouverture des magasins, de livraisons à domicile, ou plus globalement de nouveaux services offerts à leurs clients, correspondant davantage aux besoins des ménages. Cette évolution pourrait contribuer à étaler plus encore les déplacements occasionnés par le motif achat et à développer les livraisons. Paris détient le taux de commerces de proximité le plus élevé de France, et seulement 7 % des déplacements pour achats sont effectués en voiture en semaine. Paris doit conserver ces atouts et innover, comme elle a commencé de le faire avec la charte des livraisons, signée avec l'ensemble des acteurs économiques du secteur.

Commerce et quartiers piétons font bon ménage. Mais le commerce parisien attire également de très nombreux acheteurs de banlieue, de province et de l'étranger, dont il s'agit de réguler les déplacements. Afin d'éviter à leurs clients de venir en voiture en cas d'achat volumineux, certains commerçants proposent par exemple des solutions de livraisons pour les articles encombrants, qu'il convient de développer, de même que les relais-colis*.

- **les transports de marchandises**

Indispensable à la vie économique et sociale de la cité, le transport de marchandises est une activité essentiellement privée, qui concerne de multiples acteurs. Il s'agit de rationaliser l'entrée des marchandises dans Paris et d'optimiser leur diffusion sur le territoire, en donnant la priorité autant que possible au fer et à la voie d'eau ainsi qu'aux véhicules peu polluants.

- **le tourisme**

Le tourisme est un secteur essentiel à l'économie parisienne (26 millions de touristes par an, 280 000 emplois directs ou indirects), dont la place ne devrait pas se démentir à l'horizon 2020, sur les sites parisiens traditionnels mais aussi, de plus en plus, sur de nouveaux sites dont l'attractivité se développe et dans le reste de la région Ile de France. Cette évolution devrait notamment conduire au développement du transport fluvial, dans la mesure où nombre de monuments se situent sur les bords de Seine et où il s'agit d'un mode de transport largement plébiscité dans toutes les grandes capitales touristiques qui l'ont adopté. Les touristes se déplacent généralement en transport en commun, puisque près de 80% d'entre eux utilisent le métro, dont ils plébiscitent la facilité d'utilisation. En revanche, ils sont encore trop peu nombreux à utiliser le bus, car ils ont des difficultés à en comprendre le fonctionnement. Les difficultés majeures identifiées par les touristes à Paris dans leurs déplacements sont l'insuffisance de taxis, en particulier le soir, contrairement à toutes les autres métropoles, et l'insuffisance des transports publics nocturnes en semaine, malgré l'instauration des Noctiliens et l'ouverture du métro jusqu'à 2h15 le samedi fin 2006 et le vendredi courant 2007. Ces deux difficultés nuisent à l'image internationale de Paris. Par ailleurs, les salariés du tourisme, dont beaucoup habitent à Paris ou en banlieue, sont également confrontés à l'insuffisance des transports publics nocturnes en semaine, qui aggrave la pénurie de candidats aux métiers de l'hôtellerie / restauration.

- **la desserte des équipements**

La politique ambitieuse du PADD, qui vise à la création et à la mise en valeur de grands équipements situés en priorité près des pôles d'échanges de transports en commun, induit un accompagnement important de ces aménagements par le PDP (accessibilité et intermodalité, aménagement des pôles, renforcement des fréquences...).

Derrière l'apparence de flux uniformes, les programmes d'activités et de déplacements s'organisent pour chacun de façon très différente, de sorte que les besoins et les attentes des usagers de l'espace public parisien sont extrêmement divers. Si nul recensement ne peut être exhaustif en la matière, il est indispensable de s'imprégner de cette diversité des besoins et de l'intégrer dans chaque décision d'aménagement, en s'appuyant chaque fois sur la concertation et le dialogue pour éviter les conflits d'usages sur l'espace public parisien. C'est toute la politique de la Ville qui s'y engage depuis 2001, et que le PDP a vocation à prolonger, améliorer et amplifier.

4. Prendre en compte les dynamiques urbaines du cœur de l'agglomération

En 2020, la plupart des opérations d'aménagement lancées au début de ce siècle devraient être terminées ou en cours d'achèvement : s'il est toujours difficile de prévoir à un tel horizon, ces réalisations pourraient modifier durablement les équilibres du cœur de l'agglomération.

Carte CP02-11 – Centralités actuelles et projets de développement

Le déséquilibre Est/Ouest devrait ainsi, peu à peu, se voir partiellement résorbé grâce à diverses opérations d'aménagement : ainsi de l'opération Paris Rive Gauche, prolongée par les projets de Seine Amont, de l'aménagement de Bercy avec son extension vers Charenton-le-Pont, ou encore des restructurations du Nord-Est parisien, en synergie avec les opérations de la Plaine Saint-Denis et de Pantin. Cette situation nouvelle devrait conduire progressivement à une nouvelle répartition des déplacements, avec la consolidation de nouveaux quartiers mixtes sur des emprises anciennement monofonctionnelles (activités, industrie). A l'inverse, une densification excessive des emplois dans l'Ouest parisien aggraverait le déséquilibre et irait à l'encontre d'une politique cohérente et durable des transports.

Autour de 2020, doté des équipements, des espaces verts et des activités nécessaires pour en faire un véritable quartier de ville, le quartier Paris Rive Gauche pourrait ainsi finir par contrebalancer, avec le développement d'Ivry, l'influence du quartier d'affaires de l'Ouest parisien prolongé par la Défense, tout en restant un quartier mixte et vivant. La création de la ligne 14 et le RER C ont joué un rôle déterminant dans le succès de cette opération, et le prolongement de la ligne 10 vers Ivry pourrait également renforcer cette dynamique vers Seine Amont. En effet, en 2020, les communes composant le territoire de Seine Amont devraient avoir entamé de façon significative les opérations de reconversion urbaine des emprises anciennement industrielles, attirant ainsi de nouveaux emplois et de nouveaux habitants.

Une dynamique similaire devrait gagner le nord-est de Paris, entre le canal de l'Ourcq (19^{ème} arrondissement) et le faisceau ferré de la gare du Nord (18^{ème}), en synergie avec les développements en cours sur Plaine Commune. A l'horizon 2020 ce territoire se sera largement développé, notamment grâce à la restructuration des infrastructures routières et au levier des transports en commun : Nombre de projets de transport concernent directement ces secteurs et peuvent favoriser une synergie de développement, comme la gare RER Eole-Evangile, le tramway T3, le TRAMY (ex-SDEV) ou encore le prolongement de la ligne 12.

D'ici 2013, un autre projet d'aménagement important sera réalisé, celui de Batignolles dans le 17^{ème} arrondissement. Un nouveau quartier de ville sera créé comprenant plus de 3500 logements, autour d'un grand parc de 10 hectares, environ 6000 emplois et des équipements et des commerces. En complément, il est nécessaire d'améliorer les accès aux principaux transports en commun, plus particulièrement autour de la gare Pont Cardinet et de la Porte de Clichy. Cela devrait passer notamment par une amélioration du fonctionnement de la ligne de métro n°13, avec à terme le dédoublement de la ligne, et un prolongement du tramway des boulevards des Maréchaux jusqu'à la porte d'Asnières.

Les quartiers « Politique de la Ville » devront aussi être mieux desservis pour contribuer à lutter contre la ségrégation et la relégation urbaines. Plusieurs projets de prolongement de lignes de métro vont dans ce sens, et le projet du tramway sur les boulevards des Maréchaux permettra de desservir les secteurs GPRU de la couronne.

Le renouvellement de la zone dense devrait également s'être poursuivi sur bien d'autres sites, contribuant là encore à remodeler progressivement les flux de déplacements : ainsi du territoire de l'ACTEP à l'est, des docks de Saint-Ouen, du BUC (boulevard urbain de Clichy), de Gennevilliers et de

la Boucle Nord, de Seine Arche à Nanterre ou encore des opérations d'aménagement prévues à Boulogne (terrains Renault), Meudon et Issy-les-Moulineaux.

D'ici 2020, les Parisiens devraient en outre voir s'implanter dans la capitale de nouveaux grands équipements, aujourd'hui annoncés, participant au remodelage de territoires entiers ainsi qu'à la modification des flux de déplacements : ainsi le Tribunal de Grande Instance sur Paris Rive Gauche, l'auditorium symphonique à la Villette, de même que les projets de création de nouveaux équipements sportifs (stade nautique à Aubervilliers, pôle tennis à la porte des Lilas ou encore équipements sportifs dans le Sud-Ouest parisien) ou d'équipements commerciaux d'envergure, qui influent sur la demande de mobilité. Ces évolutions futures sont à prendre en compte dans la politique parisienne des déplacements.

5. Prendre en compte l'évolution de la demande des déplacements

A partir des hypothèses d'évolutions sociales, économiques et urbaines à l'horizon 2020 et des prévisions démographiques élaborées par l'IAURIF, l'APUR a procédé à une estimation de la demande de mobilité des personnes concernant Paris et la Petite Couronne à cette échéance.

Outre les évolutions de population et d'emploi précitées, il a été pris en compte une évolution moyenne de la mobilité par tranches d'âge (0-20 ans, 20-60 ans, plus de 60 ans) à mi chemin entre un strict prolongement jusqu'en 2020 des évolutions observées entre 1991 et 2001 et la stabilité au niveau de 2001.

L'évolution globale de la demande journalière pour l'ensemble des principaux modes mécanisés (transport en commun et voiture particulière) serait la suivante :

- **Déplacements Paris-Paris : baisse de 3%**
- **Déplacements Paris-Banlieue : hausse de 5%**
- **Déplacements PC-PC : hausse de plus de 15%**

Le mode sur lequel se reportera cette demande supplémentaire dépendra bien sûr de la nature de l'offre supplémentaire qui sera apportée d'ici 2020. Il faut noter que cette demande supplémentaire concerne à la fois des déplacements radiaux entre Paris et la banlieue (environ +200 000, soit une hausse de plus de 5%) et des déplacements internes à la Petite Couronne (+ 850 000, soit une hausse de 15%). La mise en œuvre de l'objectif du PDUIF de réduction de la circulation à Paris et en Petite Couronne suppose qu'une offre de transports en commun supplémentaire absorbe en plus de cette demande nouvelle les flux correspondant à des reports de la voiture vers les transports en commun, et ceci à la fois pour les liaisons en radiale et les liaisons en rocade.

6. Prendre en compte la réalité historique de l'espace public parisien

Elément essentiel du cadre de vie, qui participe largement à l'image de la capitale dans le monde, l'espace public parisien est caractérisé par :

- la qualité et la densité du réseau, élaboré au cours des siècles et principalement sous le second Empire, à l'instigation du baron Haussmann, et la III^{ème} République avec ses perspectives, ses carrefours, ses places, le gabarit de ses voies qui détermine la hauteur des bâtiments qui les bordent : rues, avenues, boulevards ;
- des matériaux de revêtement et leur couleur : l'asphalte, qui a progressivement remplacé le pavé scié sur les chaussées, et les trottoirs, dont les bordures sont en granit, ont donné à la voie parisienne sa couleur allant du gris clair au gris foncé ;
- une remarquable couverture végétale : les voies de largeur supérieure à 20 mètres bénéficiant d'un double alignement d'arbres, majoritairement des platanes et des marronniers, auxquels s'ajoutent aujourd'hui d'autres essences dans un souci de diversification et de préservation, ainsi que des aménagements paysagers ;
- un réseau d'espaces verts conçu là aussi dans le temps, avec ses jardins publics, ses squares, ses parcs, ses esplanades plantées ;

- une ligne de mobilier urbain, spécifiquement parisienne et une disposition de ce mobilier, selon une « bande active » dans l'alignement des arbres, afin de ne pas perturber les cheminements piétonniers et dégager les perspectives ;
- la présence de nombreuses fontaines, situées pour la plupart sur des places ou dans des jardins publics, qui embellissent et animent l'espace public.

La préservation et la modernisation de cet héritage font partie intégrante des éléments à prendre en compte.

II - STRATEGIE

A/ REPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DE TOUS DANS UNE PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Sur la base du diagnostic, le PDP distingue cinq grands enjeux, auxquels des réponses doivent être apportées de manière coordonnée à l'échelle métropolitaine.

1. Un enjeu de santé publique et de développement durable : améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances liées aux transports

La qualité de l'air constitue un enjeu majeur de santé publique et de développement durable et la préoccupation première des Parisiens et des habitants du cœur de l'agglomération.

Il s'agit non seulement d'améliorer la qualité de l'air dans la zone dense mais aussi de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit également de réduire le bruit routier.

Le PDP s'inscrit en parfaite cohérence avec la démarche engagée par deux plans sectoriels engagés par la Ville de Paris :

- Le **Plan Climat** vise à lutter contre le réchauffement de la planète. Il prévoit un plan d'actions dans une optique de durabilité et s'inscrit dans un Agenda 21 en préparation. D'ici l'été 2007, un Plan Climat présentera une déclinaison d'actions destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- Le **Plan de lutte contre le bruit**, lancé par la Ville de Paris en février 2006, contenant près de 50 mesures visant à réduire la gêne sonore induite par le trafic routier : réseau de bus Mobilien, aménagement des quartiers verts ou encore projet de « zone 30 ». Au-delà de ces mesures préventives, il est aussi nécessaire de prendre des décisions curatives limitant la gêne sonore : renouvellement des revêtements de chaussée par des produits moins bruyants, couverture partielle du boulevard périphérique.

2. Un enjeu social et sociétal : améliorer la mobilité pour tous

Parce que les modes de vie évoluent, parce que les besoins sociaux se diversifient, parce que les « temps de la ville » se modifient, mais aussi pour répondre aux besoins très spécifiques de certaines catégories d'usagers, l'offre de mobilité doit elle aussi évoluer.

Le droit à la mobilité constitue un élément primordial pour que chacun puisse se déplacer librement, quels que soient son niveau de revenus, ses handicaps, sa situation sociale ou familiale. Il conditionne également les perspectives d'insertion des plus démunis à travers l'accès à l'emploi, à la santé, à la formation comme à la culture.

Dans ce contexte, privilégier l'offre de transports en commun, l'adapter aux déplacements familiaux, rendre plus juste la grille tarifaire mais aussi garantir l'égalité d'accès des personnes handicapées aux déplacements sont donc indispensables pour que chacun puisse se déplacer librement. C'est un enjeu de civilisation urbaine en faveur de laquelle Paris, malgré les actions entreprises, a encore beaucoup d'efforts à faire.

3. Un enjeu urbain : valoriser, moderniser, embellir et mieux partager l'espace public

Le droit à la mobilité pour tous, c'est aussi permettre à tous les usagers de cohabiter en harmonie dans l'espace public parisien. Il est donc indispensable de fixer sur le long terme les principes d'un partage rééquilibré de l'espace public entre les différents usagers, pour que chacun puisse se déplacer dans une ville plus belle, plus sûre, moins polluée, moins bruyante et plus agréable à vivre : c'est là un des enjeux majeurs du Plan de Déplacements de Paris.

Les projets tels que le tramway sur le boulevard des Maréchaux, les espaces civilisés, les couloirs de bus, les pistes cyclables ou encore les quartiers verts, illustrent les orientations de la Municipalité en la matière. Afin de continuer, dans la lignée de la politique engagée en 2001, à « pacifier » l'espace public, encore trop souvent mis à mal par les nombreux conflits d'usage, davantage de place doit être donnée dans la redistribution de cet espace aux modes de déplacements « doux » et aux transports collectifs, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité. Cette redistribution est réalisée aujourd'hui en divisant l'espace et en cherchant à protéger les piétons, les cyclistes. On pourrait viser à un véritable partage de l'espace public sans segmentation dès lors que chacun ferait en sorte de mieux prendre en compte la multiplicité des usages. L'élaboration d'un nouveau guide de l'espace public pourra nourrir la mise en œuvre de cette orientation en veillant à garantir une préservation dynamique du patrimoine et à intégrer les progrès technologiques le tout dans un souci de développement durable.

Par ailleurs, le problème de l'insécurité routière reste un fléau qui doit être pris tout particulièrement en compte. Les conducteurs de deux-roues motorisés et les piétons sont les plus exposés. Les règles de la cohabitation dans l'espace urbain mais aussi les comportements doivent évoluer, pour donner la place à des comportements pacifiés, respectant mieux les plus vulnérables. Trop souvent encore, les actes d'incivilité se multiplient sur la voie publique, encouragés par des contrôles et des sanctions insuffisants.

4. Un enjeu économique : encourager la vitalité économique de Paris et de l'agglomération

Si Paris est une ville active et attractive, elle le doit notamment à la qualité des transports en commun parisiens et franciliens qui sont un facteur déterminant de l'activité économique, de son dynamisme et du développement de l'emploi. C'est ainsi que l'enquête de Cushman & Wakefield de 2005 sur le classement des grandes métropoles européennes classe Paris première métropole européenne devant Londres pour la qualité de ses transports.

Paris, participant pleinement aux objectifs de développement économique et d'emploi que s'est fixée la Région Ile de FRANCE dans le cadre du SDRIF (création de 40 000 emplois par an à l'échelle régionale), et souhaitant ainsi rompre avec la tendance négative des années 90, se doit de poursuivre le développement de son offre de transport. Le dynamisme de Paris et du cœur de l'agglomération est ainsi étroitement lié non seulement à la pertinence et à la qualité de l'offre des transports proposée à toutes celles et ceux qui travaillent à Paris ou s'y rendent, mais également à une plus grande efficacité des déplacements à vocation économique. Si les entreprises et les salariés ont un rôle essentiel à jouer dans une meilleure maîtrise des déplacements à Paris, il s'agit aussi de faciliter leurs activités tout en réduisant les nuisances qu'elles peuvent générer, en matière de livraisons notamment.

On peut aussi noter que la vitalité de certains secteurs majeurs de l'économie parisienne, et en particulier le commerce et le tourisme, est particulièrement liée à la qualité de l'offre de transport proposée dans Paris et son agglomération, dans la mesure où ces secteurs génèrent un volume important de déplacements.

C'est également l'enjeu du transport des marchandises dont l'organisation, indispensable à la vie économique, sociale et domestique parisienne, reste à construire au niveau de l'agglomération, en liaisons avec les acteurs économiques et les gestionnaires d'infrastructure concernés. Les pratiques logistiques plus respectueuses de l'environnement sont à développer en privilégiant autant que possible le chemin de fer et la voie d'eau. On peut s'appuyer sur les potentialités offertes par la création, dans le Plan Local d'Urbanisme, de zones de grands services urbains. Cela passe également par l'harmonisation des réglementations relatives aux livraisons au sein de l'agglomération.

5. Un enjeu régional : renforcer les solidarités régionales à l'échelle de la zone dense et de la région

Près de 4 millions de déplacements ont lieu chaque jour entre Paris et la banlieue, auxquels s'ajoutent près de 0,8 million de déplacements banlieue/banlieue passant par Paris. Ces échanges montrent la communauté d'intérêts qui lie, jusqu'au cœur de la vie quotidienne, Paris et son agglomération.

Face au désengagement financier de l'Etat ces dernières années (seuls 50% des investissements retenus pour les transports au contrat de plan 2000-2006 ont été réalisés) et au processus de décentralisation qui se poursuit, les collectivités franciliennes sont amenées à relever ensemble des défis majeurs en termes d'équité, de droit à la mobilité pour tous, de lutte contre la pollution et la dégradation du paysage urbain. Il existe à cet égard une prise de conscience réelle de la part des Parisiens sur la nécessité de donner la priorité aux déplacements de banlieue à banlieue et de Paris à la banlieue, dont la desserte est encore anormalement insuffisante.

Les politiques mises en œuvre par chaque collectivité ayant nécessairement des impacts sur les territoires voisins, c'est cette imbrication forte de tous les enjeux liés aux déplacements dans l'agglomération parisienne que le PDP entend prendre en compte dans l'ensemble de ses actions, en promouvant les projets partagés et synchronisés.

A ce titre, le PDP s'inscrit également dans le cadre du **Schéma Directeur de la Région Ile de France**, dont les trois enjeux sont de favoriser l'égalité sociale et territoriale pour améliorer la cohésion sociale, notamment par la mobilité, d'anticiper et de répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles, et développer une Ile-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

B/ UNE STRATEGIE PROGRESSIVE ET COHERENTE A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION, FONDEE SUR LE RENFORCEMENT DES OFFRES ALTERNATIVES ET SE FIXANT DES OBJECTIFS PRECIS

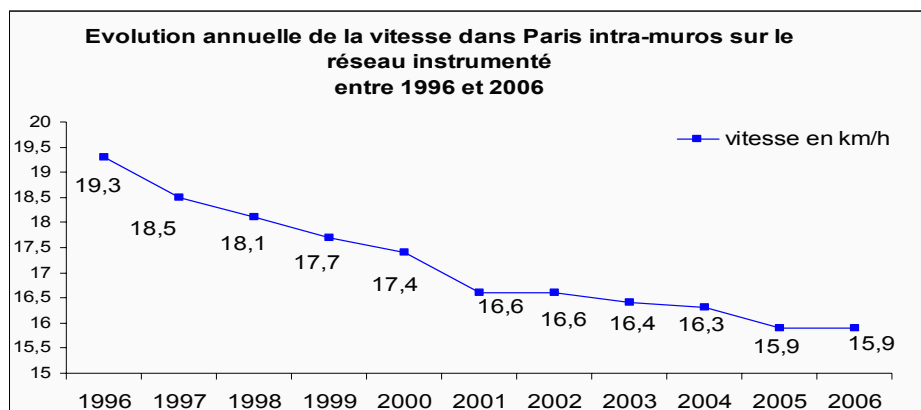
Pour répondre à ces enjeux, le PDP met en place une stratégie progressive et cohérente, qui intègre Paris et la zone dense, et dont le cœur est l'offre de transports collectifs. Cette stratégie se situe dans le prolongement de l'action engagée depuis 2001, en tirant les enseignements de cette période.

1. Poursuivre la démarche engagée qui a amorcé un changement des habitudes de déplacement

Les actions menées depuis 2001 en matière d'aménagement de la voirie et de développement de l'offre de transports publics se sont traduites par des résultats tangibles en matière de pratique de déplacements.

Ainsi la circulation des véhicules motorisés a baissé fortement, sans dégradation notable des vitesses moyennes. Sur 5 ans (2001/2005), l'Observatoire des Déplacements de la Ville de Paris a établi les évolutions suivantes :

- -17% de volume de circulation automobile mesuré à l'intérieur de Paris intra-muros (sur les 190 km de réseau équipé de capteurs) ;
- -4 % de baisse de vitesse moyenne en journée, passant de 16,6 à 15,9 Km/h (cette évolution est liée sur plusieurs axes à des chantiers de voirie, la valeur devrait se stabiliser au dessus de 16km/h à la fin des chantiers), à comparer à la baisse très forte de la vitesse entre 1996 et 2001.



Cette baisse du trafic s'est accompagnée d'une hausse importante de la fréquentation des transports collectifs pendant la même période :

- +10 % du nombre de voyages effectués en métro
- +10 % du nombre de voyages effectués en RER A et B
- +20 % pour les voyages effectués en Transilien SNCF
- -6 % du nombre de voyages effectués en bus (baisse essentiellement due à l'impact des travaux réalisés sur certains axes utilisés par des lignes de bus très fréquentées : boulevard Magenta – lignes 31, 38, 54... ; boulevards Barbès – ligne 31 ; aménagements de la ligne 91 ou de la ligne 27).

L'augmentation des voyages réalisés en transports collectifs ferrés compense aussi bien en nombre de déplacements qu'en volume de trafic, la baisse de la circulation automobile. En effet, une baisse de 1 % des déplacements en véhicules particuliers est équivalente en volume, à une augmentation de 0,5 % des déplacements en transports collectifs.

Ce bilan peut s'appuyer sur les renforcements de l'offre de transport en commun mis en œuvre sur la période, en particulier les augmentations d'offre décidées par le STIF décentralisé pour 2006 et 2007 et la mise en service du tramway des Maréchaux Sud.

Evolution du potentiel (en voyages supplémentaires/jour) sur les réseaux TC intéressant Paris entre 2001 et 2007 :

Capacité supplémentaire en voyages / jour	2001-2005	2006-2007	Total
RER + Transilien	72 000	279 000	351 000
Emont St Lazare, M14, T3	86 000	67 000	153 000
Renforts métro	223 000	129 000	352 000
Bus Paris + Noctilien	105 000	80 000	185 000
Total	486 000	555 000	1 041 000

L'usage du vélo a lui-même augmenté de 48 % de 2001 à 2005, celui des deux roues motorisés de 5 % par an.

Ces évolutions, associées à une amélioration des motorisations des véhicules due au renouvellement du parc, se traduisent par des **résultats favorables en termes de qualité de l'air et de santé publique**. Une étude conduite par Airparif évalue à 32% la baisse des émissions d'oxydes d'azote liées à la circulation dans Paris intramuros entre 2002 et 2007, dont 6% sont directement attribuables à la baisse du trafic.

Carte CP02-13 - Emissions NOx : variations entre 2002 et 2007

Il en résulte une diminution des concentrations de polluants atmosphériques sur une large majorité des voies parisiennes. 730 km de voies sur 900 km examinés connaissent ainsi une baisse sensible des concentrations de dioxydes d'azote même si le niveau de pollution reste élevé justifiant de poursuivre les efforts en la matière.

Carte CP02-14 - Concentrations NO2 en 2002 et 2007

En matière de gaz à effet de serre, l'évolution globale attendue pour les émissions de dioxyde de carbone en 2007 par rapport à 2002 est une baisse de 9%. A la différence des oxydes d'azote, cette baisse est exclusivement liée aux aménagements de voirie et à la baisse du trafic dans Paris. En effet, si des petits véhicules urbains commencent à être proposés à la vente, dont les émissions de gaz à effet de serre sont inférieures aux autres véhicules, les évolutions constatées sur le parc contredisent cette orientation, avec des augmentations de gamme, le développement de véhicules inadaptés à la ville (exemple : les 4x4) ou des équipements énergivores (généralisation de la climatisation). Au total, l'évolution du parc des véhicules aurait ainsi conduit, si le trafic n'avait pas baissé, à 2% de dioxyde de carbone supplémentaire dans Paris.

2. Des actions à articuler dans le temps et l'espace

La politique des déplacements parisienne se donne pour orientation majeure d'améliorer la mobilité de tous dans une perspective de développement durable.

Cela veut dire :

- donner la priorité au développement de nouvelles offres de transport alternatives à la voiture :
 - par le développement, quantitatif et qualitatif, en raison de leur forte capacité, des transports collectifs ferrés (métro, RER, Transilien), non ou très faiblement émetteurs de gaz à effet de serre et de polluant atmosphériques, ainsi que des transports en commun de surface (tramway, bus), qui apportent un complément de desserte au réseau lourd,
 - par la création de services à la mobilité supplémentaires (vélos en libre-service, auto-partage, etc.) et la priorité aux véhicules propres, comme autant de mesures qui accompagnent une réduction globale de la circulation automobile ;
- faciliter la mobilité des acteurs prioritaires : services d'urgence, déplacements professionnels, livraisons, etc., tout en cherchant à en limiter les nuisances, la pollution et l'impact sur l'environnement ;
- intégrer la politique parisienne dans une vision partagée de l'agglomération.

Pour cela il est nécessaire de renforcer la mise en cohérence et la mise en perspective de notre politique, dans le temps et dans l'espace :

- dans le temps : articuler et synchroniser des réductions nouvelles de l'espace consacré à la circulation automobile et un renforcement des offres de transport alternatives sur les itinéraires concernés. C'est pourquoi, la mise en œuvre des propositions de nouvelles restrictions de l'espace dédié à la circulation automobile sera phasée et liée avec la mise en place d'une offre alternative ;
- dans l'espace : assumer le fait que les conditions de déplacement dans la capitale sont interdépendantes avec les conditions de déplacement à l'échelle de l'agglomération et s'insèrent même dans l'organisation des déplacements à cette échelle. En conséquence, les mesures menées de part et d'autre du boulevard périphérique seront articulées avec la mise en œuvre des mesures compensatrices de développement de l'offre alternative à l'échelle de l'agglomération.

Cette stratégie se décline au travers de cinq grands types d'actions, décrits dans les chapitres qui suivent :

- développer les alternatives aux déplacements individuels motorisés : transports collectifs et modes doux notamment
- réduire la circulation motorisée
- faciliter les déplacements à vocation économique
- agir en faveur du stationnement résidentiel
- partager et embellir les espaces publics

3. Des Objectifs chiffrés

Les objectifs du PDP concrétisent l'ambition pour Paris et l'agglomération d'un changement profond dans les pratiques de déplacements, reflet de la volonté de mettre en œuvre l'ensemble du programme qui sera décrit dans les chapitres qui suivent.

Ces objectifs sont globaux dans la mesure où ils résultent de la synergie de toutes les actions. L'engagement porte à la fois sur la nécessité d'atteindre un certain nombre de résultats chiffrés et sur la volonté d'évaluer la politique au regard des enjeux fixés. Certains domaines comme la qualité des espaces publics, certains thèmes comme les dépassements des seuils d'alerte de pollution atmosphérique, ne peuvent faire l'objet d'engagements chiffrés ; soit il n'existe pas d'indicateurs, soit ces indicateurs dépendent en grande partie de phénomènes externes (météorologie).

Sauf mention contraire, l'année de référence est 2001. Dans toute la mesure du possible, ces objectifs s'appuient sur des indicateurs mesurés ou évalués annuellement. C'est le cas en particulier des trafics automobiles et voyages en transports collectifs. En plus de la publication annuelle de ces indicateurs dans « Le Bilan des Déplacements à Paris », leur suivi au regard des objectifs du Plan de Déplacements de Paris fera l'objet d'un rapport établi tous les 3 ans. Cette évaluation régulière de la politique de déplacements permettra d'engager d'éventuelles révisions du Plan de Déplacements de Paris.

Des objectifs chiffrés de déplacements de personnes

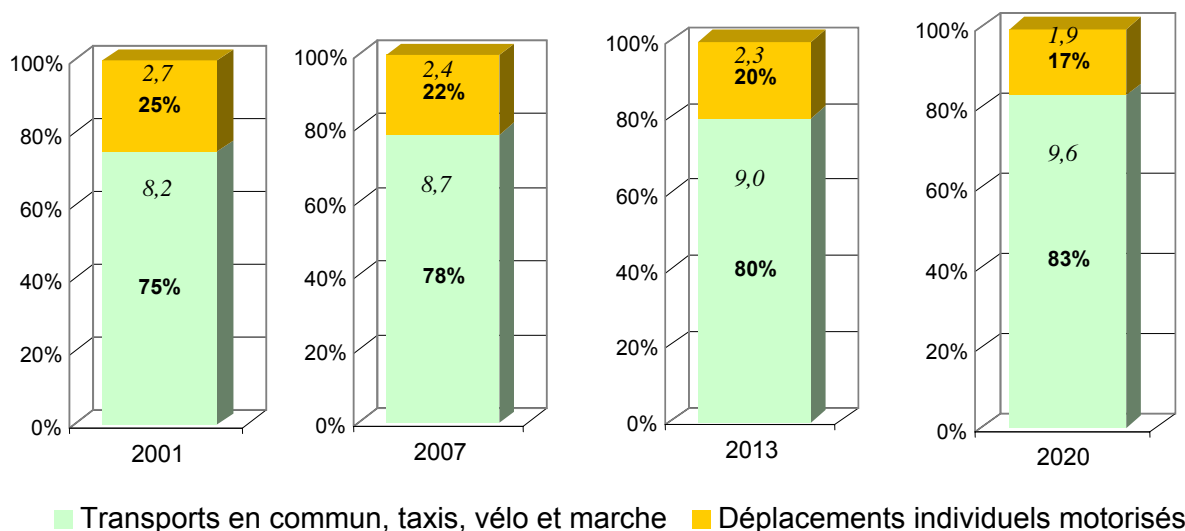
Le premier objectif du PDP est de garantir à l'échelle de l'agglomération un potentiel d'offre de déplacements alliant une décroissance des déplacements automobiles à une croissance des autres offres. Cette croissance doit permettre à la fois de répondre à l'évolution de la mobilité quotidienne et d'assurer une amélioration des conditions globales de déplacements. Le volume des déplacements, aux horizons 2013 et 2020, tient compte en particulier des évolutions socio-économiques de l'agglomération générant en 2013 120 000 nouveaux déplacements par jour de semaine de Franciliens en radiale entre Paris et la petite couronne (par rapport à 2001) et 200 000 déplacements supplémentaires en 2020 (toujours par rapport à 2001)¹.

- **En termes de pratiques de déplacements**

L'ensemble des actions du PDP vise à permettre aux usagers de recourir d'avantage à des pratiques de déplacements durables. Ainsi, le premier objectif fixe une part des transports collectifs, taxis, vélo et marche (75% en 2001) en augmentation pour atteindre :

- **En 2013 : 80% des déplacements de personnes intéressant Paris².**
- **En 2020 : 83% des déplacements de personnes intéressant Paris.**

Evolution des déplacements de personnes intéressant Paris



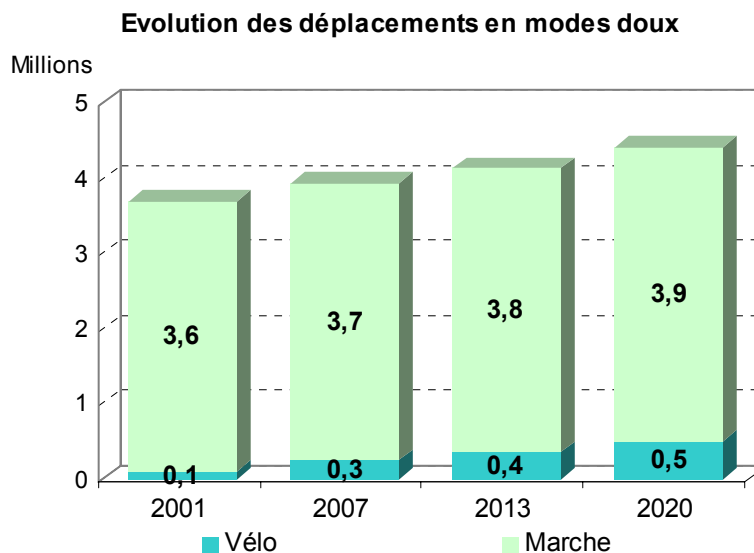
Indicateur issu de l'Enquête Globale Transports. Millions de déplacements par jour de semaine.

¹ Source APUR

² Selon la nomenclature, les « déplacements intéressant Paris » concernent les déplacements ayant leur origine et/ou leur destination à Paris c'est à dire l'ensemble des déplacements Paris/Paris et Paris/banlieue

La baisse projetée de 800 000 déplacements individuels motorisés intéressant Paris par jour entre 2001 et 2020 résulte d'une diminution du nombre des déplacements automobiles de personnes de 950 000 et d'une augmentation des déplacements en 2-roues motorisés de 150 000 (correspondant à une modération puis une stabilisation du développement de ces véhicules).

Ces objectifs se décomposent pour les modes doux (vélos et marche) selon le graphique ci-dessous, avec en particulier une augmentation des déplacements vélos de 400 % entre 2001 et 2020.



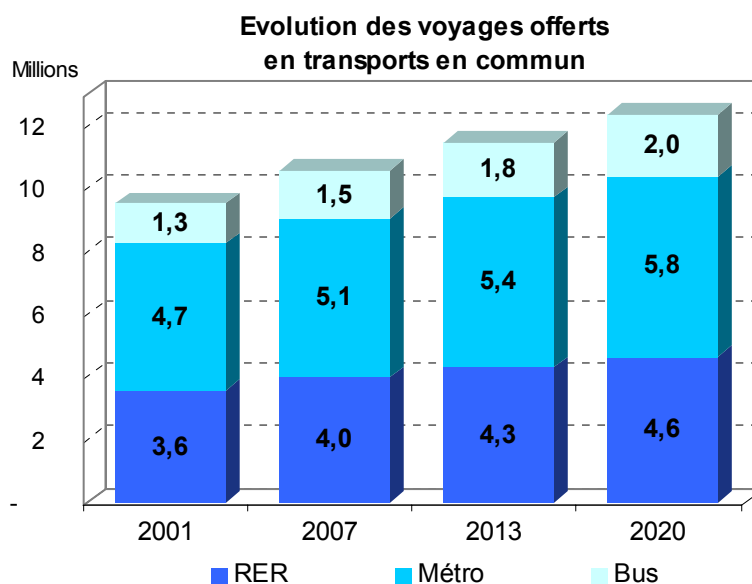
Indicateur issu de l'Enquête Globale Transports

- **En terme d'offre de transports publics**

L'offre de transports collectifs doit être dimensionnée en tenant compte de ces objectifs de parts modales, complétés d'une amélioration de la mobilité des plus démunis et des personnes handicapées, et du confort des voyageurs. Il convient également de prendre en compte les nouveaux besoins de déplacements associés au développement de l'activité économique et touristique.

En 2001, 9 600 000 voyages étaient réalisés en moyenne chaque jour sur les réseaux TC intéressant Paris (RER, Transilien, métro et bus Paris). Les renforts décidés par le STIF et mis en œuvre entre 2001 et 2007 sur l'ensemble des réseaux franciliens auront permis la création d'un potentiel de 1 million de voyages supplémentaires, ce qui représente une augmentation de plus de 10 % entre 2001 et 2007. L'objectif est de poursuivre les renforts de capacité sur les réseaux TC sur un rythme au moins équivalent de manière à créer une offre de TC plus importante que ce qui est simplement nécessaire pour compenser la baisse des déplacements motorisés individuels.

- **2013 : 20 % d'augmentation de l'offre de voyages sur les réseaux TC intéressant Paris (par rapport à la valeur 2001), qui passe de 9,6 millions en 2001 à 11,5 millions en 2013 (+1,9 millions).**
- **2020 : 30 % d'augmentation de l'offre de voyages sur les réseaux TC intéressant Paris (par rapport à la valeur 2001), soit 12,4 millions de voyages en 2020 (+ 2,8 millions par rapport à 2001).**



Indicateur : nombre de voyages offerts un jour moyen

Les créations de nouvelles infrastructures de transports en commun desservant Paris (prolongement de lignes de métro, RER, Mobilien), les renforcements d'offre, les efforts attendus en matière de confort et d'accessibilité, contribuent largement à améliorer les conditions des déplacements Paris - Banlieue et en partie des déplacements Banlieue - Banlieue. Ils ne sauraient toutefois satisfaire l'ensemble de la demande future de mobilité au sein de l'agglomération. L'accroissement prévisible du nombre de déplacements en rocade à l'intérieur de la petite couronne à l'horizon 2020 requiert des réponses adaptées. Les projets de création de lignes de métro en rocade et de tramways proposés dans les trois départements limitrophes de Paris et qui représentent un potentiel de 1,3 millions de voyages supplémentaires / jour³, paraissent indispensables à la fois pour faciliter les échanges banlieue - banlieue en transports en commun et pour soulager le réseau parisien qui a une fonction de transit importante du fait du manque de liaisons en rocade.

- **En terme de trafic motorisé**

Cette augmentation de l'offre TC accompagne un objectif ambitieux de diminution du trafic motorisé dans les voies parisiennes. Celle-ci ne vise pas indifféremment toutes les catégories d'usagers, mais, pour l'essentiel, les personnes qui sont en situation de disposer d'une solution alternative.

- **2013 : baisse de 26 % du trafic sur le réseau mesuré par rapport à 2001 (en véhicules x km).**
- **2020 : baisse de 40 % du trafic sur le réseau mesuré par rapport à 2001.**

Année	2001	2005	2007	2013	2020
Evolution par rapport à 2001	-	- 15%	- 18%	- 26%	- 40%
Trafic sur le réseau mesuré*	2082	1771	1707	1540	1250

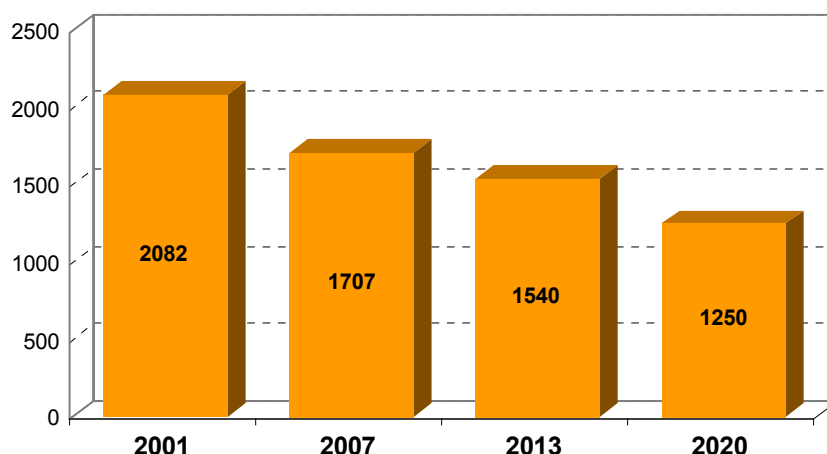
*en véhicules kilomètres par heure entre 7h et 21h ramené au kilomètre d'axe mesuré dans Paris hors BP

Indicateur : circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (jours ouvrables, 7 h – 21 h)

Cette baisse de 40 % du trafic motorisé sur le réseau mesuré est cohérente avec l'évolution projetée des déplacements individuels motorisés citée ci-avant (baisse de 800 000 par jour entre 2001 et 2020) et est largement compensée par l'offre supplémentaire en transport en commun prévue pour cette même période (2 800 000 voyages offerts soit environ 1 400 000 déplacements en transports en commun). Elle intègre une augmentation des mouvements de marchandises et services de 11 % sur l'ensemble du territoire parisien.

³ Estimation de trafic.

Evolution du trafic sur le réseau mesuré dans Paris*



*en véhicules kilomètres par heure entre 7h et 21h ramené au kilomètre d'axe mesuré dans Paris hors BP

Indicateur : reconstitution du trafic intra-muros à partir du modèle AEL-DAVIS de simulation de trafic

- **En terme d'accès à la ville pour tous**

Les évolutions de la mobilité quotidienne sont suivies au moyen des Enquêtes Globales Transport (EGT) réalisées tous les dix ans. Ces enquêtes permettent notamment de suivre les évolutions de mobilité des personnes handicapées.

La mobilité des Parisiens ayant déclaré un handicap à l'EGT de 2001, quelque soit la nature de ce handicap, était inférieure de 27% à celle des autres Parisiens. Les actions sur l'espace public et l'offre de transport collectif prennent en compte les besoins spécifiques des personnes handicapées pour leur permettre de pratiquer les mêmes activités que les personnes valides.

- **2013 : la mobilité des personnes ayant déclaré un handicap à l'EGT aura augmenté de 15 % par rapport à l'EGT 2001.**
- **2020 : la mobilité des personnes ayant déclaré un handicap à l'EGT aura augmenté de 25 % par rapport à l'EGT 2001.**

Indicateur issu de l'Enquête Globale Transports

Des objectifs chiffrés en terme d'environnement et de santé publique

- **Qualité de l'air**

Le polluant le plus représentatif de l'impact du trafic motorisé sur la qualité de l'air est le dioxyde d'azote. En 2007, les teneurs de ce polluant observées sur les trottoirs de **toutes** les voiries parisiennes dépasseront le seuil limite de 40 µg/m³ fixé pour 2010 par l'Union Européenne. Pourtant, les travaux conduits par Airparif montrent que les émissions auront déjà baissé de 32 % entre 2002 et 2007. Mais la qualité de l'air à proximité du trafic dépend d'abord du niveau général de pollution. A ce titre, le Plan de Protection de l'Atmosphère vise un niveau moyen annuel de la pollution de fond de 40 µg/m³. La Ville de Paris considère que ce niveau doit être respecté dans chaque rue de Paris. Si la baisse de la pollution de fond sur l'ensemble de l'agglomération se prolonge selon les tendances prévues au PPA, les actions sur le trafic et les véhicules devront garantir les résultats suivants :

- **2013 : les concentrations de dioxyde d'azote mesurées à proximité du trafic seront en dessous du seuil de 40 µg/m³ pour 50 % des rues parisiennes intramuros.**

- **2020 : les concentrations de dioxyde d'azote mesurées à proximité du trafic seront en dessous des seuils fixés par l'Union Européenne pour 100 % des rues parisiennes intramuros.**

Indicateur : reconstitution des concentrations de dioxyde d'azote à partir de la chaîne de modélisation HEAVEN d'Airparif

- **Gaz à effet de serre**

Les émissions de gaz à effet de serre, au premier rang desquels le dioxyde de carbone issu de la combustion de carburants fossiles, participe au dérèglement climatique planétaire. En France, les transports génèrent 30% de celles-ci. Face à ces enjeux, la France s'est engagée à réduire par 4 ces émissions avant 2050. La Ville de Paris ambitionne une réduction rapide de ces émissions sur son territoire, par l'incitation à l'utilisation de nouvelles technologies moins émettrices, ainsi que par le développement des pratiques alternatives à l'utilisation de véhicules motorisés particuliers, indispensables à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. Sous réserve que l'Etat mène les réformes développées au chapitre VIII ci-après, la baisse des émissions de gaz carbonique des véhicules circulant dans Paris devra atteindre les niveaux qui suivent :

- **2013 : Réduction de 25 % des émissions de CO2 dues aux circulations dans Paris.**
- **2020 : Réduction de 60 % des émissions de CO2 dues aux circulations dans Paris.**

Indicateur : reconstitution des émissions de CO2 à partir de la chaîne de modélisation HEAVEN d'Airparif

- **Bruit de la circulation**

En 2000, selon le classement acoustique, la moitié des voies parisiennes dépasse les seuils imposant une protection phonique (classes 1 correspondant au boulevard périphérique à 5 correspondant aux rues autour de 5000 véhicules /jour). L'objectif est de réduire les niveaux de bruit sur l'ensemble du réseau, grâce aux mesures de réduction des trafics et des vitesses. Le boulevard périphérique devrait faire l'objet d'un plan bruit en application de la Directive Européenne 2002-49-CE.

- **2013 : 65 % du linéaire de voies parisiennes sont passés en dessous de la classe 5 du classement acoustique.**
- **2020 : 80 % du linéaire de voies parisiennes sont passés en dessous de la classe 5 du classement acoustique.**

Indicateur : reconstitution des niveaux de bruit en façade

- **Sécurité des déplacements**

L'insécurité routière est un fléau social. L'année 2006 a connu encore 64 tués dont 25 piétons, 2 cyclistes, 27 Deux Roues Motorisés et 10 usagers 4 Roues. A l'échelle de la rue, c'est souvent un indicateur représentatif des dysfonctionnements et de la déqualification de l'espace public et l'aménagement peut y remédier. Plus globalement, ce sont les comportements qui sont en cause, et principalement le non respect des règles. La Ville – avec la contribution de la Préfecture de Police pour les volets de prévention, de contrôle et de sanction – poursuit un double objectif. Ces objectifs, qui portent sur une réduction globale du nombre de victime et plus particulièrement du nombre de tués, marquent la volonté d'éradiquer ce fléau qui touche les usagers les plus vulnérables, conducteurs de 2 roues motorisés, cyclistes et piétons dont les personnes âgées :

- **2013 : baisse de 55 % des victimes de la circulation et de 65 % des tués sur Paris (11 200 victimes et 114 tués en 2001).**
- **2020 : baisse de 70 % des victimes de la circulation et de 80 % des tués sur Paris.**

Indicateur : statistiques annuelles de la Préfecture de Police

Des objectifs chiffrés pour les marchandises

L'un des critères les plus ambitieux de la politique marchandises porte sur la réduction de l'utilisation de la route en accès à Paris. Les objectifs environnementaux de la politique de livraison sont inclus dans les objectifs de qualité de l'air et d'émission de gaz à effet de serre.

- ***2013 : augmentation de 60 % du tonnage de marchandises entrant dans Paris par le fer ; augmentation de 40 % du tonnage de marchandises entrant par la voie d'eau. Harmonisation des réglementations livraison entre Paris et les communes limitrophes.***
- ***2020 : augmentation de 110 % du tonnage de marchandises entrant dans Paris par le fer ; augmentation de 75 % du tonnage de marchandises entrant par la voie d'eau.***

Indicateur : évaluation SNCF et Port Autonome

III - LES ACTIONS POUR DEVELOPPER LES ALTERNATIVES AUX DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

Pour répondre aux besoins de mobilité de tous dans le respect de l'environnement, encourager les alternatives à l'utilisation de l'automobile passe par le développement articulé et synchronisé des transports collectifs, mode économe pour les usagers et les collectivités, adapté aux fortes densités, et levier de réduction des inégalités sociales et territoriales. Il s'agit également de développer l'usage des modes doux dans la ville, la marche et le vélo s'inscrivant dans une politique de réduction de la pollution. Enfin, il faut favoriser l'émergence de solutions originales de déplacement.

Toutes ces actions doivent être déclinées selon les spécificités des territoires, en cohérence avec les orientations du schéma directeur régional : densification du cœur d'agglomération, définition de territoires prioritaires, priorité donnée aux transports en commun.

A/ FAIRE DE L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN UN LEVIER DE DEVELOPPEMENT URBAIN ET DE QUALITE DE VIE

1. Métro, RER, train : développer un schéma ferré d'agglomération cohérent

Etant donné l'ampleur des besoins de déplacement internes à la banlieue, actuels et futurs, mais aussi des pôles parisiens en mutation, c'est sur ces territoires que doit d'abord se développer le réseau lourd de transport en commun (métro, RER, Transilien).

Etendre et mailler le réseau lourd

Le réseau de transport en commun lourd est insuffisant en petite couronne, en radiales mais surtout en rocade. Ce handicap se reporte sur le réseau parisien car il oblige à des trajets banlieue-banlieue passant par Paris. En liaison avec les partenaires institutionnels (notamment la Région et le STIF), et conformément aux orientations du SDRIF, il s'agit donc de densifier ce réseau, en soutenant la création d'une ligne souterraine de transport en commun en rocade, connectée à des lignes de métro prolongées desservant les principaux pôles de la proche couronne (en particulier les lignes 1, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, et 13).

Carte CP02-15 - Métro – RER – Transilien : développer un schéma ferré d'agglomération

- La première étape de cette extension peut se situer en 2012 / 2013, avec au minimum les projets financés, programmés ou entamés : la 1^{ère} tranche du prolongement de la ligne 4 à la mairie de Montrouge, de la ligne 8 à Créteil - Parc des Sports, la 1^{ère} tranche de la ligne 12 à Proudhon Gardinoux, le prolongement de la ligne 13 à Asnières Gennevilliers le Luth, la gare Evangile (RER E).
- Au delà, les priorités devront être fixées en fonction du degré de mutation des territoires et de leur desserte existante. Certains territoires sont déjà identifiés comme prioritaires :
 - o Plaine Commune en liaison avec Paris Nord Est
 - o Seine Amont, connecté à Paris Rive Gauche et Bercy Poniatowski
 - o Clichy Batignolles en synergie avec Saint Ouen.Cela justifie l'implantation de nouvelles gares RER et prolongement de certaines lignes de métro et de RER :
 - o Gare Chapelle Internationale (RER B et D) dans Paris Nord-Est
 - o gare Pont Cardinet (RER E prolongé à l'Ouest) à Batignolles
 - o gare à Bercy-Poniatowsky (RER D)
 - o prolongement de la ligne 4 vers la mairie et les docks de Saint Ouen et dédoublement de la ligne 13
 - o à terme, liaison RER intégrant la gare Montparnasse.
- La nouvelle ligne souterraine de transport en commun lourd en rocade sera un outil majeur pour contribuer au développement de ces territoires, et plus globalement de la zone dense de

l'agglomération, y compris pour Paris qui a tout à gagner de l'amélioration des transports en commun en proche couronne.

- Paris soutient l'engagement, par le STIF, d'autres projets : conduite à leur terme des extensions déjà prévues des lignes 4 (à Bagneux) et 12 (à mairie d'Aubervilliers), connexion des lignes 3bis et 7bis à l'est de Paris et avec le pôle Gare de l'est -Gare du Nord (Magenta), prolongement de la ligne 5 vers Gentilly, de la ligne 7 vers Vitry d'une part et le Bourget d'autre part, de la ligne 9 à Montreuil Est, de la ligne 1 à Fontenay, de la ligne 10 à Ivry, de la ligne 11 vers Rosny sous Bois, de la ligne 12 à Issy RER, de la ligne 13 au Port de Gennevilliers et à Stains, de la ligne 14 à Maison Blanche accompagné, éventuellement, du dédoublement de la ligne 7.

Améliorer la qualité de service pour s'adapter aux besoins des usagers

Améliorer la qualité de service est la seconde exigence pour adapter l'offre à une demande insatisfaite et à des besoins spécifiques (déplacements le soir et le week-end, étalement des heures de pointe, exigences en termes de régularité, confort, fiabilité...).

Renforcer l'offre des métros et RER, quand les besoins ne sont pas satisfaits

- Le système Ouragan doit être généralisé pour améliorer les fréquences du métro (90 secondes en heure de pointe entre deux rames), et la norme maximum pourrait être de l'ordre de 3 minutes aux heures creuses et de 5 minutes le soir et le dimanche.
- Le RER C, dont la modernisation des infrastructures souterraines doit être poursuivie, pourra offrir une fréquence semblable à celle du métro (tronçon François Mitterrand/ Champ de Mars).
- Le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord devra également être réalisé afin d'améliorer l'offre des RER B et D.
- Les lignes C et D du RER devraient voir étendue à la proche couronne la fréquence appliquée dans Paris.
- Les schémas directeurs des RER B (branche nord), C et D élaborés ou en cours d'élaboration sous le pilotage du STIF proposent notamment une évolution de l'offre de transport, de la gestion des circulations ainsi que des investissements sur les infrastructures afin d'améliorer la fiabilité et la régularité des circulations
- La ligne 13 du métro connaît depuis plusieurs années une situation de saturation totalement intolérable pour les usagers de la partie nord de la ligne (entre Saint Lazare, Saint Denis et Asnières Gennevilliers). Le développement urbain très important que connaît cette partie de l'agglomération parisienne, ainsi que les perspectives de prolongement de la ligne (prolongement vers Gennevilliers en travaux, prolongement vers Stains prévu ultérieurement) rendent impérative la constitution d'un plan d'urgence pour permettre de désaturer la ligne et d'accueillir dans des conditions correctes les futurs usagers. Ce plan peut se décliner en plusieurs échéances :
 - augmentation de la fréquence en particulier en heures creuses et flancs de pointe, actions (portes palières...) visant à améliorer autant que possible la fluidité de la ligne à l'heure de pointe, renforcement du réseau bus ;
 - en outre, le nouveau système de contrôle –commande des trains (OURAGAN) permettra un gain substantiel de fréquence à l'heure de pointe ;
 - à plus long terme (horizon 2020), il faut mettre en oeuvre le prolongement de la ligne 14 de Saint Lazare à la Fourche, et la reprise d'une des 2 branches de la ligne 13 par la ligne 14.

Améliorer le confort et l'information des usagers, dans les trains et les gares

Concernant les trains régionaux, le STIF a déjà engagé une politique de rénovation du matériel roulant des Transilien. Lancé en 2002 par le STIF, la Région et la SNCF un programme est en cours d'achèvement pour la modernisation de 838 voitures représentant plus de 150 trains. D'autres rénovations sont à l'étude pour en affiner les caractéristiques selon le type de matériel. Par ailleurs, entre 2010 et 2017, les trains « inox » qui représentent encore 30% du parc seront remplacés par du matériel neuf intégrant toutes les exigences d'accroissement des performances (fiabilité, vitesse, niveau sonore...) et les exigences commerciales (confort, accessibilité, sûreté des voyageurs...).

Des attentes fortes concernent également le métro et le RER :

- L'amélioration générale du matériel roulant et des infrastructures doit renforcer le confort des déplacements, leur fiabilité, et accroître leur capacité : installation de portes palières dans le métro ; rames décloisonnées dans le métro et meilleure isolation acoustique. De même, le confort thermique du matériel roulant ferroviaire sera amélioré (ventilation réfrigérée).
- La généralisation de l'information en temps réel (notamment des situations perturbées) à l'horizon 2010 pour la totalité des stations de métro permettra aux usagers de mieux organiser leurs déplacements.

Le réaménagement d'un certain nombre de pôles de transport (nouveaux accès, éclairage, propreté...), l'amélioration de l'accessibilité des stations de métro et de RER, le renforcement de la présence de personnels d'accueil en station et le rétablissement de guichets de ventes de titres de transport (y compris en paiement par chèque)... devront également contribuer à améliorer l'offre globale dans Paris et le cœur de l'agglomération.

Adapter les gares parisiennes à la croissance du trafic

Le trafic des liaisons grandes lignes (+ 40 % de sillons* aux gares du Nord, de Lyon et Montparnasse à l'horizon 2020-2025) et les liaisons franciliennes sont amenées à croître. Les gares vont devoir mutualiser leurs capacités, notamment grâce aux réserves des gares d'Austerlitz et de Bercy. Une augmentation du nombre de voies à quai doit se faire là où cela est possible ainsi qu'une meilleure exploitation.

- L'optimisation des capacités à quai des gares sera systématiquement recherchée.
- L'accessibilité aux gares, en particulier par le métro, le RER et le bus sera préservée et si possible renforcée.
- Enfin, la création de nouveaux arrêts des trains grandes lignes au-delà des gares parisiennes permettrait à l'ensemble des Franciliens d'avoir un accès plus aisé à toutes les liaisons nationales et internationales.

Préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués- STIF, Région, Collectivités voisines

2. Autobus, tramway : développer l'offre de surface

L'offre de transports en commun de surface est une composante essentielle de l'offre de transports collectifs. Elle constitue une alternative mais aussi souvent un complément du réseau « lourd » et la qualité des intermodalités devient primordiale. Elle assure une desserte plus fine des quartiers et des équipements de proximité. L'offre de surface est la seule qui puisse être rendue totalement accessible aux personnes à mobilité réduite à court terme. Cette offre doit aussi savoir s'adapter aux nouveaux rythmes de la ville et mieux répondre aux besoins de relations entre Paris et les villes voisines.

Etendre le réseau de surface

Développer le réseau de tramway d'agglomération.

Il représente une offre de surface de grande capacité, qui s'accompagne, en outre, d'une importante requalification des espaces publics. La mise en service du tramway sur les boulevards des Maréchaux en fournit un exemple. Son développement doit donc être soutenu, à travers les projets dessinés sur la carte suivante.

Carte CP02-16 - Tramway et TCSP : développer l'offre

- A l'horizon 2013, plusieurs projets seront mis en service : le prolongement du T1 à l'Ouest à Asnières Gennevilliers et à l'Est vers Montreuil, du T2 à Porte de Versailles et au pont de Bezons, du T3 à la Porte de la Chapelle voire au-delà, la création du tramway Saint-Denis Sarcelles, de la première tranche du TRAM'Y (Saint-Denis Epinay Villetaneuse), du tramway Villejuif Athis Mons et du tramway Chatillon Velizy Viroflay.
- Une seconde étape verra la poursuite de ces projets : prolongement du T1 à Val de Fontenay, à l'ouest vers Nanterre, du T2 à Sartrouville, du T3 jusqu'à la porte Maillot, du TRAM'Y dans Paris à la gare Evangile.
- La création de nouvelles lignes de transports de surface en site propre devra également être étudiée en fonction du degré de mutation des territoires ou pour répondre à des besoins

spécifiques : tramway des gares, transport en commun en site propre de la BNF vers Seine Amont, entre Porte de Choisy et Choisy le Roi, entre Issy et Clamart, tramway Saint Cloud Boulogne Meudon...

Développer les liaisons bus en banlieue et entre Paris et la banlieue.

Cela contribuera largement à l'attractivité de l'ensemble du réseau de transports en commun.

- De nouvelles rocade fiables doivent être créées en banlieue, et celles existantes doivent être améliorées. Ces trajets, fréquents, sont en effet les plus difficiles à réaliser en bus.
- En outre, les réseaux de bus de Paris et de la proche couronne doivent s'interpénétrer davantage. En concertation avec les collectivités voisines, certaines lignes parisiennes pourront être prolongées vers des pôles importants de la périphérie (par exemple, la ligne 47 vers l'Institut Gustave Roussy, la ligne 21 vers Gentilly, la ligne 29 vers le zoo de Vincennes, la ligne 61 vers Pantin, la ligne 66 vers Clichy ou Saint Ouen, la ligne 87 vers Charenton-Ecoles), tandis que suivant les possibilités techniques, des lignes « de banlieue » (n° de ligne à 3 chiffres) seront prolongées jusqu'à la rocade « des fermiers généraux » (lignes 2 et 6 du métro). Le prolongement de lignes existantes offrira donc de nouvelles dessertes et interconnexions : de Paris vers les pôles tramway, métro et RER de banlieue ; de banlieue vers la rocade de métro parisienne (lignes 2 et 6).
- Par ailleurs, des lignes express de pôles à pôles (pôles économiques, secteurs en mutation en attente de métro...) pourraient être mises en œuvre pour une desserte rapide et efficace des pôles urbains les plus importants. Ces lignes pourront s'appuyer sur le réseau des voies rapides routières et relier les pôles notamment en périphérie parisienne entre lesquels il n'existe pas de solution simple par les transports collectifs : St Denis / Ivry, Montreuil / Paris Nord Est...
- Le réseau Noctilien pourrait, enfin, être complété par une ou plusieurs rocades permettant d'autres liaisons dans Paris et de banlieue à banlieue (rocade des Maréchaux, rocade en proche couronne, desserte des aéroports).

Carte CP02-18 - Bus : améliorer les lignes structurantes du réseau

Développer les liaisons de proximité

Pour répondre aux besoins de déplacements de proximité, notamment des personnes handicapées et des enfants, la création de dessertes supplémentaires, sous la forme de "Traverses", permettra de desservir le cœur des quartiers, en particulier leurs équipements de proximité. Les traverses sont un service plébiscité par les personnes âgées car elles constituent un nouveau service favorisant les déplacements dans un environnement de proximité. Elles contribuent également à porter une réponse de déplacement pouvant conduire à éviter des situations d'isolement.

Cette solution peut également s'appliquer sur de sites particuliers comme les Bois ou certains secteurs dont la qualité de desserte doit être améliorée.

Carte CP02-17 - Bus : développer les liaisons locales

Améliorer la qualité de service pour l'attractivité du réseau

Poursuivre la mise en œuvre du programme Mobilien défini par le PDUIF

Le **Mobilien**, composé de 150 lignes dont 17 à Paris, s'inscrit parmi les actions du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France. L'objectif de ce programme est de rendre les bus plus rapides, plus réguliers, plus fréquents, fonctionnant sur une plus grande amplitude horaire, mais aussi moins polluants, plus accessibles, plus confortables et plus sûrs, proposant aux usagers une information en temps réel. La Ville de Paris a déjà engagé l'aménagement de plus de 10 lignes (3 PC, 38, 91, 27, 21, 60, 96, 62, 26 et 92).

- Il convient de poursuivre cette démarche, en évaluant simultanément les progrès effectifs du réseau, et en lui assurant les meilleures conditions de performance (respect des couloirs de bus, lisibilité du réseau, dispositifs de priorité aux feux, réassociation des itinéraires...).
- Les normes Mobilien doivent par ailleurs s'appliquer aux lignes des secteurs en forte mutation de la couronne parisienne, et à ceux qui sont mal desservis. Sont ainsi concernées des lignes comme la 28 (secteur nord-sud), la 57, la 61, la 67 et la 76 (secteur est), la 54 et la 65 (secteur nord) ainsi que la 72 (secteur ouest).
- Ces normes doivent aussi être renforcées sur des lignes très structurantes et très fréquentées du réseau parisien (« Mobilien Plus »). Trois lignes sur quatre reliant les gares parisiennes

sont "Mobiliens", elles sont particulièrement concernées par ce renforcement, en préfiguration de la future rocade ferrée des gares. Ces lignes particulièrement fréquentées seront dotées de véhicules à forte capacité (bus articulés...).

Améliorer la qualité de service des autres lignes du réseau de bus, dont les Noctiliens

Il est en effet nécessaire d'adapter les itinéraires des bus aux évolutions urbaines, aux implantations de nouveaux équipements, de nouveaux pôles d'emploi... L'attractivité de ce réseau bus passe par :

- Une plus grande amplitude horaire, adaptée aux nouveaux rythmes de vie, notamment le soir et le week-end,
- La définition d'une fréquence minimale attractive, aux heures de pointe comme aux heures creuses, commune à toutes les lignes
- Un confort amélioré des points d'arrêts : abris lorsque c'est possible, à défaut possibilité de s'asseoir (banc), généralisation progressive de l'information dynamique aux points d'arrêts (système SIEL), éventuellement vente de billets aux points les plus fréquentés.
- Une amélioration du confort, notamment thermique, des véhicules.

La continuité entre l'offre de jour et l'offre de nuit doit être assurée et l'heure du dernier bus, métro ou RER doit être coordonnée avec celle du premier bus Noctilien. L'information en temps réel (notamment des situations perturbées) doit être étendue à tout le réseau de bus.

Enfin, il faut que les bus soient peu polluants et peu bruyants. L'offre bus existante est constituée dès aujourd'hui de matériel thermique (diesel) de la norme antipollution la plus sévère à ce jour. En 2007, 1/3 du parc de la RATP fonctionnera avec du Diester 30%. En 2007, la RATP commencera des expérimentations avec des bus fonctionnant avec des carburants 100% bio, Diester et Ethanol, avec comme objectif un parc de bus zéro pétrole en 2026. Une veille technologique est assurée afin de pouvoir opter pour la filière électrique lorsque la technologie des batteries permettra une autonomie suffisante. L'objectif de diversité énergétique pourrait également conduire à se tourner vers des véhicules au GNV.

Préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués -STIF, Région, Collectivités voisines

3. Sur la Seine et les Canaux : favoriser la création de lignes régulières

Elles s'adressent à un public large de Franciliens, notamment pour leurs déplacements de loisirs ou de travail ainsi qu'aux touristes. Leur succès sera assuré par des fréquences élevées et des modalités tarifaires intégrées au réseau de transport public francilien.

Créer une navette fluviale sur la Seine dans le bief de Paris.

Une étude a été réalisée et a conclu à la faisabilité de cette ligne entre Suresnes et Charenton-le-Pont. Elle a été transmise au STIF, qui depuis juillet 2005 possède la compétence des transports réguliers de personnes sur la voie d'eau. La Ville de Paris soutient la mise en place rapide de ce service, d'ici 2010, en concertation avec les acteurs et collectivités concernées.

Carte CP02-19 - Seine : Développer une ligne régulière de transport de passagers

Favoriser le développement de navettes sur le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq.

Sur le canal Saint-Denis, un projet de liaison fluviale, porté par les EMGP, a pour objectif de desservir le futur parc du Millénaire et la ZAC d'Aubervilliers. La création par la Ville de Paris d'une escale sur le quai de la Charente aidera à la mise en place de ce service.

Sur le canal de l'Ourcq, un projet de ligne régulière fluviale allant de la place Stalingrad à Pavillon-sous-Bois sera étudié en lien avec le STIF. Cette ligne pourrait desservir notamment les équipements projetés en bordure du canal : école de la danse, Cité de la terre, ... et inciter à la fréquentation de la corniche des forts (Seine-Saint-Denis).

Préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués- STIF, Région, Collectivités voisines, (PAP, VNF)

4. Faciliter l'intermodalité entre les pôles de transports en commun

Améliorer l'intermodalité c'est rendre les correspondances entre modes plus faciles, rapides et agréables, et donc le réseau plus attractif et efficace. Différentes mesures s'y attachent.

Améliorer le rabattement sur les gares de RER et de Transilien de l'agglomération

Ceci passe par une offre suffisante et adaptée en parkings relais, le plus en amont possible des trajets, en prenant en compte les effets de zone carte orange, et en faisant des offres combinées parkings + transport en commun. Mais le rabattement s'opère également en bus ou en vélo (95 % des résidents en petite couronne résident à moins de 2 km d'une gare, soit moins d'un quart d'heure de déplacement à vélo), et il doit être attractif : lisibilité des itinéraires, sécurité des déplacements, coordination des horaires de bus et de train ou RER, parcs de stationnement vélos abrités et sécurisés...

Faciliter les échanges entre les réseaux lourds et de surface

Cela nécessite à la fois des aménagements et une amélioration du niveau de service.

- Les arrêts de bus doivent être situés de manière à faciliter les correspondances, en visant une meilleure interpénétration des réseaux de bus de Paris et de proche couronne.
- Certaines stations de métro et de RER devraient également disposer de nouveaux accès (Porte des Lilas par exemple, en liaison avec le nouveau pôle de bus, ou Porte de Vincennes, en lien avec l'extension du Tramway T3).
- Les pôles géographiquement proches devront être mieux reliés entre eux. C'est notamment le cas pour les gares du Nord et de l'Est, ainsi que pour les gares de Lyon, Bercy et Austerlitz.
- Les cheminements piétons aux abords des stations doivent être sécurisés, ceux à l'intérieur doivent être plus lisibles.
- Une information « voyageurs » claire offrant une vision globale de l'offre transports en commun, tous opérateurs confondus, est à cet égard indispensable. La carte des réseaux pourrait également être complétée par l'indication des stations de taxi et de vélos en libre service.
- Une tarification horaire (ticket "H") permettant l'utilisation des transports en commun pendant une certaine durée, tous modes confondus, facilitera les correspondances entre bus, et entre bus et métro ou RER.
- Lors de la Saint-Sylvestre et de la Fête de la Musique, une offre de transports adaptée (6 lignes de métro + RER + Noctilien modifié) ainsi qu'une tarification avantageuse sont proposées aux usagers. Ce type d'offre doit être étendu à d'autres événements tels que le 14 juillet ou la Nuit Blanche, en généralisant la combinaison des tickets spectacles-transports (dit intégrés) ainsi que l'information du public.
- Une coordination des horaires de début et de fin de service des différents modes est nécessaire (derniers bus aux terminus des lignes de métro calés sur les horaires des derniers métros).

Aménager les pôles d'échanges existants, en créer de nouveaux

A Paris, une quinzaine de pôles voient chacun passer plus de 100 000 voyageurs par jour. Ils doivent faire l'objet d'attentions particulières : circulation, interface avec la ville, information, attente... Cela concerne notamment les gares parisiennes et le pôle des Halles. Le pôle Châtelet – Les Halles accueille en moyenne 800 000 personnes par jour dont 450 000 qui transitent par la salle d'échanges RER des Halles, ce qui en fait un lieu exceptionnel au cœur de Paris et de son agglomération. La démarche engagée pour réaménager le quartier, en partenariat avec la Région, le STIF, la RATP et le gestionnaire du centre commercial, vise notamment à améliorer fortement les conditions d'usage et d'image du pôle d'échanges des Halles, grâce à une réorganisation des espaces publics et à la recomposition des espaces souterrains permettant d'améliorer la sécurité, l'accessibilité et le confort de tous. Une nouvelle architecture, construite au dessus de l'ancien Forum tout en préservant la lumière au cœur des Halles, viendra rendre aux espaces souterrains, aux équipements publics et au pôle de transport toute leur visibilité urbaine. L'amélioration des accès existants, la création d'un nouvel accès le plus direct possible envisagé place Marguerite de Navarre, la modernisation de la salle d'échanges RER constituent des actions déterminantes pour le pôle d'échanges.

Faciliter l'intermodalité et l'ouverture des gares sur la ville

Les espaces publics aux abords des gares, en général très encombrés, juxtaposent des fonctions liées à l'activité de la gare et des usages liés à la vie du quartier. Afin de faciliter les déplacements de tous et d'améliorer leur lisibilité, il est donc indispensable de les requalifier. À l'image de l'aménagement récent du parvis de la gare du Nord, place Napoléon III et boulevard de Denain, l'ouverture des gares sur leur quartier passe avant tout par un nouveau partage de l'espace public à

leurs abords, préservant les fonctions indispensables à la desserte de la gare et les activités du quartier. Les projets devront favoriser les priorités piétons, toutes les inter-modalités, et notamment développer et mieux organiser les stationnements des deux roues (ainsi que les espaces de services aux cyclistes), ainsi que l'accueil des taxis et des bus en liaison avec les aménagements de restructuration des gares.

Par ailleurs, dans les quartiers situés en arrière des gares, les faisceaux ferrés créant de véritables coupures dans le tissu urbain, il conviendra d'étudier l'opportunité de réaliser de nouvelles liaisons.

Créer de nouveaux pôles d'échanges.

Il apparaît nécessaire de réaliser de nouvelles connexions entre différents modes dans des milieux urbains denses, notamment :

- la gare Evangile sur le réseau RER, avec l'extension du tramway des Maréchaux, le RER E, le TRAM'Y, le vélo, les taxis et les bus
- d'autres pôles à l'étude pour une échéance plus lointaine, comme Batignolles (Pont Cardinet) sur le RER E, la Chapelle sur le RER D ou B, Bercy-Poniatowsky sur le RER D
- des pôles en développement, comme le pôle Bruneseau-Porte de la gare (TCSP en connexion avec le RER C et la ligne 14 BNF), Porte de Versailles (Tram T2 et T3, bus et ligne de métro 12)...
- les portes de Paris, en favorisant les échanges RER, métro, tramway, bus, vélo et en interface avec les parkings. Les projets pour Paris concernent notamment Porte de la Chapelle, Porte des Lilas, Porte d'Orléans, Bd Victor, Porte de Saint-Cloud, Porte Maillot, Porte de Champerret, Porte de la Villette.

Préconisation ; recommandation ; perspective ; partenaires impliqués- STIF, Région, Collectivités voisines, transporteurs, associations d'usagers, exploitants de parkings

5. Mieux adapter l'offre aux demandes des usagers

Personnes handicapées, personnes âgées, familles avec jeunes enfants... : adapter l'offre de transports aux besoins spécifiques

La Ville de Paris et la RATP, avec le concours de la Région et du STIF, travaillent à la **mise en accessibilité de la totalité du réseau de bus et de tramway pour la fin 2008**: bus accessibles, rehaussements des trottoirs, quais accessibles, dégagement des points d'arrêt - stationnement et obstacles sur les trottoirs, généralisation des annonces sonores (y compris dans le métro et le RER). Le T 3 est pour sa part pleinement accessible dès sa mise en place et l'installation actuellement en expérimentation de feux sonores aux traversées piétonnes contribuera à faciliter les traversées des personnes malvoyantes. Les aménagements relatifs aux chaînes de déplacements seront systématiquement mis en conformité avec la loi du 11 février 2005 et avec le schéma directeur d'accessibilité à l'espace viaire parisien et prendront en compte la diversité des types de handicaps ayant une incidence sur les déplacements des personnes.

La mise en place d'un premier réseau « noyau », accessible sur le réseau lourd, est souhaitable en complément, totalement accessible à tous de jour comme de nuit :

- accès à la station (information, ascenseur, escalators à plateau, etc.....), au quai (information, comblement lacune* horizontale et verticale)
- accès à la voiture (information, plancher plat, espace suffisant).

Ce premier réseau « noyau » pourrait se composer des stations de RER, et, a minima des lignes de métro de rocade 2 et 6, des radiales 1 et 4, de la ligne automatique 14 ainsi que de la ligne 13, l'une des plus fréquentées du réseau. Les stations de métro en correspondance avec les tramways et les stations en bout de ligne devraient également être intégrées à ce réseau « noyau ».

Le rythme de réalisation des escalators, devant desservir un plus grand nombre de stations de métro devra également être plus soutenu.

Par ailleurs, tous les départements franciliens posséderont à terme un service d'**accompagnement des personnes handicapées** identique ou du même type que le service PAM (Paris Accompagnement Mobilité), ce qui permettra une optimisation des déplacements entre Paris et la banlieue. Les moyens de PAM devront également être renforcés pour mieux répondre à la demande.

Adopté en juillet 2002, et bientôt révisé, le **Schéma Directeur d'Accessibilité** doit continuer à être mis en œuvre à chaque nouvel aménagement de voirie et adapté au mieux aux besoins des PRM. Les besoins spécifiques des personnes âgées dans l'espace public doivent également être mieux pris en compte sur la base des préconisations issues du schéma directeur pour l'autonomie et la participation des personnes handicapées et du schéma gérontologique parisien. Il s'agit notamment de développer une signalétique visuelle lisible et adaptée aux besoins des aînés en perte d'autonomie. Les services d'aide à la mobilité adressés aux seniors doivent mieux aussi s'harmoniser. La Ville de Paris peut y contribuer, notamment grâce à un système de labellisation, et des aides pour mutualiser leurs moyens.

L'accompagnement des enfants et des seniors est aujourd'hui encore une tâche principalement assurée par les femmes, ce qui alourdit les charges domestiques qu'elles supportent encore largement. L'organisation de Plans de Déplacements Ecoles, la création de navettes pour la desserte des activités périscolaires (à l'image de la navette du mercredi dans le 9^{ème} arrondissement), les actions qu'initiera l'Agence des temps, ou encore le développement de PAM seront tout particulièrement orientés vers l'allègement de cette charge.

Enfin, **le renforcement de l'offre nocturne**, lié à l'activité intense à Paris, la nuit, constitue également un enjeu identifié par le Bureau des Temps. Ainsi, une étude a montré que 15% des actifs travaillant à Paris, travaillent entre minuit et 6 heures du matin, et qu'ils sont 45% à être concernés ou tout ou partie par la tranche 20h / 6h du matin.

Ces travailleurs sont, pour beaucoup, des employés dans les secteurs de l'informatique, du tourisme, de la propreté, de la sécurité et des soins à la personne. Ces salariés, pour la majorité d'entre eux, occupent des emplois précaires ou peu qualifiés et vivent en banlieue. Ils sont ainsi fortement pénalisés par l'insuffisance des transports publics nocturnes en semaine, même si le Noctilien a permis de progresser notablement sur cette question.

Ainsi l'extension à 2h15 de l'ouverture du métro le vendredi et le samedi en 2006 et 2007 répond à une problématique de déplacements des parisiens et des touristes pour leurs loisirs, mais ne répond pas forcément aux difficultés de déplacements des travailleurs parisiens / franciliens en semaine, pourtant très nombreux. Afin de tendre vers une réelle égalité de traitement entre tous les usagers, il paraît important que ces besoins soient identifiés et portés au sein du STIF, que ce soit dans la perspective d'une extension quotidienne de l'ouverture du métro parisien jusqu'à 2h15 ou d'un nouveau renforcement des dessertes et des services de bus nocturnes, à l'échelle de l'agglomération.

Tarifification : la rendre plus équitable

Au sein du STIF, mettre progressivement en place une tarification sociale plus cohérente

Il existe en Ile-de-France toute une gamme de dispositifs tarifaires destinés aux personnes les plus démunies. Depuis le 1er octobre 2006, la Région Ile-de-France permet aux personnes en situation fragile (titulaires CMUC et aide médicale d'Etat, allocations de solidarité spécifique et parent isolé) de bénéficier d'une réduction de 75% sur le prix de la Carte Orange. Et à partir d'avril 2007, celle-ci sera gratuite pour les Rmistes. La tarification sociale souffre cependant d'une certaine complexité qui limite l'accès des personnes les plus modestes aux transports collectifs, et elle mérite d'être étendue à ceux qui en sont encore exclus.

Des réductions pourraient être instaurées, selon des conditions de ressources à définir, aux chômeurs, qui n'ont aujourd'hui droit à aucun avantage tarifaire. La Ville de Paris soutient l'étude de ces mesures par le STIF et la Région.

Par ailleurs, la tarification senior devrait être intégrée au niveau régional pour plus de lisibilité et d'équité. Il est également proposé d'harmoniser au niveau régional les critères d'attribution des autres aides départementales (scolaires, scolaires boursiers, etc....).

Il est enfin proposé que les jeunes de moins de 26 ans en parcours d'insertion professionnelle puissent bénéficier de la carte Imagine'R, réservée aujourd'hui aux seuls scolaires et étudiants de moins de 26 ans. Pour ces derniers, il est proposé de relever le plafond au-delà de 26 ans compte

tenu de l'augmentation de la durée moyenne des études, et de la charge que représente le budget déplacements pour les étudiants dont le niveau de ressource est généralement très bas.

La Ville de Paris soutient la mise en place d'une « Chèque Déplacements ». Il s'agit de mettre en place un titre spécial de paiement à destination des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture qui bénéficie d'avantages sociaux et fiscaux calqués sur les dispositions du "Chèque Restaurant". Sans préjudice du versement transport des entreprises au STIF et du remboursement aux salariés franciliens d'une partie de leur abonnement au réseau de transport en commun, il permettra d'encourager, après concertation avec les partenaires sociaux, tous les modes et services liés aux déplacements domicile-travail : transports publics, vélo (achat, location, réparation), covoiturage (entretien, contrôle technique), voiture en temps partagé (abonnement à un système d'autopartage).

Sur un plan général, l'information ciblée en direction des publics concernés par les mesures de tarification sociale devra être renforcée, afin d'inciter les bénéficiaires potentiels à y accéder plus largement.

Bâtir au sein du STIF une tarification simple et attractive

Aujourd'hui, le « ticket T » permet un nombre de correspondances métro-RER illimitées dans Paris durant deux heures mais aucune correspondance bus-bus ou bus-mode ferré (métro, RER, tramway). Le ticket « H » doit être mis en place pour permettre de voyager pendant une durée déterminée sur l'ensemble des réseaux, quel que soit le nombre de correspondances et de modes utilisés. Dès 2007, le ticket T rendra possible les correspondances bus/bus et bus/tram. Ceci rendra le réseau plus attractif, pour des voyageurs occasionnels notamment.

Deux autres mesures de simplification tarifaire seront proposées au STIF grâce à la généralisation de la télébillétique :

- Permettre à un usager abonné à la carte Orange d'aller ponctuellement en dehors de ses zones souscrites en payant uniquement un complément de parcours
- Créer des abonnements glissants qui permettraient d'acheter une carte Orange non plus pour une semaine du lundi au dimanche ou pour un mois calendaire, mais pour une durée de 7 ou 30 jours consécutifs ou non.

Il serait également intéressant de créer des abonnements combinés "bouquets de services" (transports en commun, parcs-relais, location de vélos, autopartage, taxis...).

Par ailleurs, aucune tarification adaptée n'est actuellement prévue pour ceux qui se déplacent en petit groupe ou en famille, ce qui rend coûteuse et donc peu attractive l'utilisation des transports en commun. Plusieurs options pourraient être étudiées : forfaits « 1 jour » valables jusqu'à 5 personnes, dont au moins un enfant, qui se déplacent ensemble, billets pour de petits groupes, demi-tarif ou gratuité le week-end pour les personnes accompagnant un abonné, transports en commun.

Enfin, le système de tarification concentrique n'est pas adapté aux déplacements de banlieue à banlieue qui pourtant sont en constante augmentation, représentant désormais près de 70% des déplacements quotidiens effectués en Ile-de-France (EGT 2001).

Les zones tarifaires devront être réorganisées avec un double objectif de rationalisation et de solidarité financière:

- Mieux répondre à la réalité des déplacements, qui s'effectuent de plus en plus au sein de bassins de déplacements, en restructurant le zonage concentrique actuel tout en maintenant des critères de distance pour éviter toute incitation à l'étalement urbain
- Remédier à certaines incohérences du découpage dans la zone dense : double zonage de certaines stations et gares selon le mode utilisé (La Défense), communes et Bois de Vincennes à cheval sur deux zones.

Une meilleure information

Tous les acteurs des déplacements doivent fournir une information intégrée, destinée à aider les usagers à choisir le mode le plus pertinent au moindre coût. Certains publics clés, comme les nouveaux arrivants, doivent recevoir une attention particulière.

Par ailleurs, **des Agences Locales de Mobilité (ALM) seront créées, notamment dans les secteurs en forte mutation, où se concentrent les besoins et se mettent en place de nouvelles habitudes de déplacement**, avec trois missions :

- l'information et le conseil pour mieux choisir son mode de déplacement
- des services pour se déplacer (vente de titres de transport, location de vélos, autopartage, relais-colis, expérimentation de services innovants)
- des actions pédagogiques de sensibilisation pour que les habitudes de déplacements évoluent.

Toutes les occasions de promouvoir les transports en commun seront saisies par la Ville de Paris et les acteurs des transports publics, par le biais d'événements de sensibilisation. Enfin, la Ville de Paris aidera le STIF à mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Information voyageurs en se portant candidate à des expérimentations sur son territoire via le mobilier urbain, pour mieux informer les usagers sur le réseau de surface.

Sécurité : une priorité dans les transports publics

Le STIF a déjà mis en place **une politique de développement de la présence humaine dans les gares**. A Paris, il s'agit de la poursuivre pour que, à terme, des personnels de la RATP et de la SNCF soient présents pour accueillir les usagers quels que soient le jour et l'heure, et dans l'ensemble des gares RER et Transilien.

Par ailleurs, afin d'**améliorer les conditions d'attente et de transport en soirée et la nuit**, différents types de solutions doivent être mis en œuvre : amélioration de l'éclairage, décloisonnement des rames de métro, éventuellement, ouverture au public, la nuit, d'un nombre limité de rames sur les RER et Transilien pour que les usagers se regroupent.

Enfin, un programme cohérent de prévention contre les incivilités sera poursuivi et renforcé à l'échelle de la Région et des Départements : développement de partenariats, renforcement des mesures de médiation sociale, développement au niveau des quartiers parisiens d'une meilleure coopération entre les agents de la RATP et de la SNCF et les habitants, enfin, actions de sensibilisation dans les établissements scolaires.

Préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués STIF, Collectivités voisines, transporteurs, associations d'usagers, AMIVIF

B/ DEVELOPPER LES MODES « DOUX » DANS PARIS, EN LIEN AVEC LES COMMUNES VOISINES

Ecologique et économique, la marche est le principal mode de déplacement à l'intérieur de Paris. Le PDP doit contribuer à maintenir et développer l'usage de la marche dans Paris et entre Paris et ses voisins.

Par ailleurs, la longueur moyenne d'un déplacement interne en voiture est de 3,1 km, ce qui représente à vélo 10 à 15 minutes : ce mode a donc un potentiel de développement élevé.

La politique de développement des modes doux, menée depuis 2001, doit être poursuivie et renforcée.

1. Mettre les piétons au cœur de l'espace public

Favoriser la marche, c'est permettre des déplacements sécurisés et agréables pour tous. Document cadre, qui permet de placer les piétons au cœur des aménagements de l'espace public, **le Schéma Directeur Piétons (SDP)** permettra l'articulation de grands projets mais aussi de multiples interventions ponctuelles d'aménagement, d'exploitation ou de communication vis-à-vis de la marche, concernant :

- largeur de trottoirs pour les lieux à fortes concentrations (voies commerçantes, grands magasins, pôles de transport...)
- traversées des chaussées à simplifier et à sécuriser
- encombrement de l'espace public par le mobilier urbain.

Les traversées de chaussées longues ou multiples incitent en effet les piétons à des franchissements directs sans protection. Il faut donc poursuivre le traitement des traversées en créant :

- des passages piétons sur toutes les branches d'un carrefour
- des refuges dès qu'il y a plus de deux voies de circulation à traverser
- des traversées plus directes pour réduire les longueurs de cheminement
- des trottoirs traversants dans les voies adaptées à ce type d'aménagement

Dans certaines zones où la circulation piétonne est dense, il est nécessaire d'adapter le temps d'attente des piétons aux feux aux heures de grande affluence ou lors de certains événements. Il s'agit soit d'augmenter la part de temps de feu vert pour les piétons, soit d'augmenter la fréquence des feux pour permettre une meilleure fluidité de la circulation des piétons. Il s'agit également d'éviter de recourir aux traversées obligatoires en 2 temps : ainsi, dans le cadre de l'élaboration des projets d'aménagements de voirie, le maintien ou le rétablissement de traversées piétonnes en un seul temps seront envisagés dès le début des études, cet enjeu étant pris en compte dans le choix de l'aménagement.

Dans un souci d'urbanité et de protection des usagers les plus vulnérables, face à un trafic élevé et des vitesses excessives, il importe de **favoriser un partage de l'espace public plus équilibré** sur certains grands axes les plus accidentogènes, en y réduisant la vitesse, notamment par des aménagements type « espaces civilisés ». Certains espaces comme les portes de Paris devront également permettre de meilleures traversées piétonnières entre Paris et les communes limitrophes notamment pour permettre des rabattements agréables à pied, vers les stations de métro ou de tramway. De nouvelles traversées du boulevard périphérique et à travers la ceinture verte pourront être créées afin de réduire certains parcours fastidieux.

Il est essentiel de prévoir la création de bancs ou de haltes identifiées pour les personnes à mobilité réduite, sur les parcours très fréquentés permettant d'accéder aux lieux de vie sociale (marchés, équipements culturels, jardins...).

L'effort doit aussi porter sur les **déplacements domicile-école**, encore trop souvent réalisés en voiture pour les enfants du cycle élémentaire. La Ville expérimentera et développera, avec les établissements scolaires volontaires, la mise en place de **Plans de Déplacements Ecole**. Les déplacements à pieds seront facilités grâce à des aménagements de voirie adaptés sur les itinéraires les plus fréquentés par les enfants et aux abords des établissements d'enseignement ou accueillant des activités périscolaires : espaces de rencontre devant les entrées, création d'aires de stationnement vélo et desserte cyclable pour les équipements suscitant un rayonnement dépassant le quartier (établissements privés, collèges et lycées, équipements sportifs, bibliothèques...), transports en commun, expérimentation de « pédibus ».

Des actions pédagogiques seront conduites auprès des enfants pour qu'ils apprennent à privilégier des modes de circulation « doux » dans le cadre de leurs déplacements en ville, pour ainsi devenir des citoyens sensibles à la préservation de l'environnement.

Des études devront permettre de systématiser l'aménagement des rues ou portions de rues devant les écoles en « zones 15 » à priorité piétonne pour les rues à petits et moyen gabarit, et en zone 30 pour les axes plus importants. En outre, la Ville veillera à ce que les Plans de Déplacements Ecoles intègrent un volet « prévention routière » et qu'une attention particulière soit portée aux entrées et sorties d'école avec, si nécessaire, la mise à disposition de personnels spécialisés pour sécuriser les enfants aux abords des écoles.

Inciter à la marche à pied passe également par des actions de sensibilisation et d'information auprès de la population, des salariés, ainsi que de tous les acteurs du tourisme (dans les avions, les trains, les bus ou encore les hôtels), afin de mettre en valeur les distances courtes qui prédominent dans la ville dense. Un système d'information sur les temps de parcours à pied pourra être élaboré.

Préconisation ; prescription ; partenaires impliqués-Préfecture de Police, Collectivités voisines,

2. Développer la pratique du vélo

Développer la pratique du vélo, c'est permettre des déplacements sécurisés, mettre en place des itinéraires lisibles et efficaces, et offrir des espaces de stationnement et de service dédiés. Il importe non seulement d'étendre et améliorer le réseau mais aussi d'assurer une meilleure qualité de service.

Développer le réseau cyclable

Le Schéma Directeur Vélo s'est ainsi fixé comme objectif d'offrir un réseau cyclable dans Paris de 500 km en 2010. Il doit se développer à un rythme annuel soutenu afin de relier les pôles majeurs de l'agglomération (gares, hôpitaux, zones universitaires ou commerçantes, etc.), en s'articulant avec les schémas des autres départements, le réseau régional de « véloroutes » et voies « vertes ».

Carte CP02-20 - Réseau cyclable : poursuivre les aménagements cyclables

Tisser un réseau cyclable d'agglomération cohérent implique de coordonner les différentes initiatives des collectivités gestionnaires de voirie (conseils généraux, communes, etc.), notamment les Schémas Directeurs d'Itinéraires Cyclables (SDIC) des départements. Cette mise en cohérence doit intégrer la nécessité d'une meilleure intermodalité, d'espaces de stationnement bien dimensionnés, et d'une meilleure accessibilité des cyclistes aux rames de métro ou RER en dehors des heures de pointe.

Afin de faciliter la circulation des vélos il est aussi indispensable de supprimer les discontinuités du réseau cyclable et d'aménager les principaux « points durs » identifiés en sécurisant leur traversée (grandes places, portes et traversées de grandes emprises). En règle générale, les pistes cyclables n'ont pas vocation à être installées sur des trottoirs, si ce n'est le cas échéant, sur des surlargeurs et en veillant à ne pas dégrader les cheminements piétons. Des « contresens cyclables » sans séparateur physique sur la chaussée seront réalisés sur les voies à sens unique où la vitesse autorisée ne dépasse pas 30 km/h. Déjà mise en place sur plusieurs voies de quartiers verts, cette mesure s'étendra progressivement, dans le respect des préconisations du CERTU et de la Préfecture de Police.

Il s'agit par ailleurs de poursuivre le jalonnement directionnel de 11 itinéraires cyclables principaux, basé sur des normes nationales, ainsi qu'un marquage au sol renforcé, en particulier au niveau des points de conflits (carrefours notamment).

Offrir plus de services aux cyclistes

Favoriser l'usage du vélo, c'est aussi en **faciliter le stationnement**, notamment par :

- le développement du stationnement sur voirie, à proximité des pôles locaux drainant de nombreux visiteurs, et autour des principaux pôles de transports (gares, stations RER), pour de la courte et longue durée (espaces sécurisés), afin de favoriser l'intermodalité
- l'expérimentation de dispositifs collectifs (enclos) en veillant à leur intégration dans le paysage urbain
- l'encouragement au développement d'espaces de stationnement vélo dans les constructions existantes, en particulier dans les établissements recevant du public, en sensibilisant et en incitant les gestionnaires de ces immeubles. Dans les immeubles d'habitation anciens, des dispositifs d'aides financières et /ou techniques seront recherchés par exemple auprès de l'ANAH
- le soutien à l'implantation de places de stationnement pour vélos dans le cadre de démarches de PDE (employés et visiteurs), et du PDAP
- l'augmentation des possibilités de stationnement vélo surveillé dans les parcs publics concédés, facilement accessibles, ainsi que dans les parcs des immeubles des bailleurs sociaux
- la prévision de possibilités de stationnement temporaires sur les sites de manifestations éphémères ou récurrentes.

- les dispositifs réglementaires du PLU : l'article 12 oblige désormais à prévoir un local de stationnement des vélos dans toute construction neuve dont la SHON est supérieure à 250 m². Il devra faire au minimum 2,25 % de la surface hors oeuvre nette des locaux (habitat ou bureaux).

Afin de développer massivement l'utilisation du vélo dans Paris, un **dispositif de mise à disposition de plusieurs milliers de vélos en libre-service sera mis en place**, sous forme d'un réseau dense de stations réparties dans l'espace public parisien. Ce système vise à favoriser des déplacements massifs de courte durée grâce à une rotation élevée des vélos pour de multiples utilisateurs, et générer par là même un effet d'entraînement par incitation à la pratique générale du vélo urbain. Un tel service à vocation à intéresser tout le cœur de l'agglomération au-delà des limites communales. Une coordination et une harmonisation des dispositifs seront nécessaires pour offrir un service cohérent à une échelle intercommunale.

L'utilisation plus fréquente du vélo dans Paris passe également par le **développement d'espaces de services** aux cyclistes, de type «stations-service vélos» en mettant en réseau associations, scop et commerces du secteur: stationnement surveillé, petites réparations, locations de moyenne durée...La généralisation du marquage des vélos pour lutter contre le vol doit être soutenue pour favoriser leur usage.

L'augmentation de la part modale du vélo dans les années à venir passe enfin par le développement de la concertation et des actions de sensibilisation à destination des usagers actuels ou futurs ainsi qu'auprès des riverains et institutions concernés, au travers de différents moyens d'information : comité vélo, Conseils de quartier, rubrique site Internet Paris.fr, lettre électronique textOvéIO, édition plan du réseau cyclable, etc. Il s'agit non seulement de mettre en avant les avantages de la pratique du vélo (santé, rapidité et donc réduction du temps de parcours), les innovations techniques méconnues (vélos électriques notamment), mais également de promouvoir le réseau cyclable parisien (notamment la découverte de Paris en modes « doux ») et de valoriser les services et produits proposés par la collectivité ou les acteurs privés.

La pratique du vélo est aussi valorisée à l'occasion d'événements comme la fête du vélo, Paris-Respire, Paris Plage, Nuit Blanche...

Prescription ; préconisation ; partenaires impliqués -Collectivités voisines, Région, Préfecture de Police,

3. Accueillir les nouvelles pratiques de déplacement : rollers, patinettes...

Le Code de la route confère actuellement aux pratiquants de ces nouveaux modes (rollers, trottinettes, segway...) le statut de piéton et donc l'obligation de se déplacer sur les trottoirs, malgré une vitesse de déplacement supérieure à celle des piétons. Une **modification du Code de la route** permettrait d'autoriser une pratique sur chaussée plus appropriée pour les usagers réguliers car voisine de la vitesse des cyclistes et susciterait un développement plus important de ces modes respectueux de l'environnement, tout en veillant à la sécurité de tous les usagers.

Dans Paris, des places, des rues, des allées, des trottoirs sont utilisés par les patineurs. Selon les lieux, la Ville de Paris autorise, tolère ou interdit cette pratique. Certains lieux deviennent à certains moments ce que les adeptes du patin, les "riders" appellent des "spots". Ils se transforment alors à certaines heures de la journée en lieux de pratique familiale, en aires d'acrobatie, en terrains de street-hockey ou même en pistes de course. Ces pratiques urbaines, généralement encadrées par des associations, doivent respecter tant les riverains et les passants, que le mobilier urbain et les plantations, et bien évidemment les règles de sécurité.

Il s'agit également de **mieux prendre en compte leurs exigences**, dans les nouveaux aménagements d'espaces publics et de voirie, en termes de cheminement et de sécurité.

Des randonnées dans les rues de Paris sont régulièrement organisées par des associations. Ces randonnées rassemblent des milliers de personnes et sont encadrées par les services de la Préfecture de Police. Elles permettent de découvrir la ville sous un autre jour, mais aussi de sensibiliser les patineurs à la sécurité. De telles actions doivent être poursuivies.

Enfin, des actions de sensibilisation du public à la cohabitation avec ces nouveaux modes et à leurs avantages doivent être menées à bien.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués - Etat, Préfecture de Police, associations d'usagers

4. Poursuivre les aménagements d'espace public au profit de tous les modes doux

Faciliter la vie locale pour les riverains, les actifs, les visiteurs signifie pouvoir se promener, s'arrêter, discuter, faire ses achats, pratiquer ses loisirs ... plus aisément. Les actions proposées pour le développement des modes alternatifs découlent de la volonté de pratiquer les quartiers sans que les modes motorisés s'imposent sur l'espace public. Il s'agit de trouver un juste équilibre au regard des pratiques constatées. Rappelons que plus de 60% des personnes font leurs achats à pied à Paris et cette part dépasse 80% pour les déplacements quotidiens ou hebdomadaires... Les quartiers verts conduisent à améliorer la sécurité routière en limitant la vitesse de circulation à 30 km/h et à rendre les déplacements des familles, des enfants, des personnes âgées plus confortables. Il ne s'agit pas de favoriser « l'entre soi » mais bien d'inciter les usagers à se déplacer autrement.

Poursuivre le développement des zones 30 et des quartiers verts

Le concept de « quartier vert » est issu du PDUIF qui préconise la mise en place de « zones 30 » dans les quartiers résidentiels hors grands axes, tout en l'articulant avec des aménagements assez conséquents de l'espace public pour améliorer la qualité de vie. La charte des quartiers verts, élaborée en 2002, identifie six objectifs :

- dissuader la circulation automobile de transit
- améliorer la sécurité routière des usagers, notamment sur le trajet des écoles
- redistribuer l'espace au profit des circulations douces et des transports en commun
- renforcer la présence du végétal
- assurer la dynamique économique et commerciale du quartier
- favoriser la convivialité du quartier.

L'aménagement de 36 quartiers verts a été réalisé sur ces bases. Ce programme sera prolongé en continuant à mettre l'accent sur la concertation avec les habitants, commerçants et autres acteurs du quartier, gage de la qualité des projets et de leur appropriation collective, afin de répondre au mieux aux besoins divers de ces différents usagers de l'espace public, y compris les acteurs économiques, (livreurs, artisans réparateurs, urgentistes...). Après évaluation, les aménagements des zones 30 et quartiers verts existants pourront être complétés. En parallèle, de nouveaux quartiers verts seront mis en place.

Limiter la vitesse à 30 km/h a non seulement pour avantage de restreindre le bruit produit par les véhicules, mais également de réduire les accidents et leur gravité. Par ailleurs, les zones 30 contribuent à rendre les quartiers plus agréables à vivre et plus sûrs, mais aussi, s'agissant des quartiers historiques, plus attractifs et plus confortables pour les visiteurs et les touristes.

Créer des voies à priorité piétonne et un réseau vert

Des voies à priorité piétonne pourront être mises en place dans certains quartiers. Les déplacements motorisés restent tolérés ; toute la différence réside dans la perception qu'ont les automobilistes de cet espace. La vitesse des véhicules est limitée à 15 km/h et le stationnement est réservé (GIG-GIC, livraisons, deux-roues, riverains). Pourront être tout particulièrement visées par cette disposition les voies étroites, où les trottoirs ne permettent pas un cheminement pour les personnes en fauteuil roulant ou pour les familles avec poussette, ou certains espaces particulièrement fréquentés par les piétons.

Parfois, il importe avant tout de modifier la réglementation locale pour transformer, sans recours à un aménagement lourd, certaines rues étroites en zones à priorité piétonne. Ceci permettra de réduire sensiblement les vitesses de circulation et de rendre les modes « doux » prioritaires pour favoriser la vie locale, en particulier dans les secteurs commerçants et touristiques comme le Marais par exemple.

Le « réseau vert » doit favoriser les circulations douces et le partage de l'espace public. Il s'agit d'un ensemble de rues, à l'écart des grands axes très empruntés par les automobiles, réservées aux

circulations douces (piétons, cyclistes, rollers...). Les véhicules motorisés des riverains, des livraisons et des véhicules de secours peuvent y circuler à 15km/h. Le Réseau Vert a vocation à relier des centres de vie locale, les parcs, les quartiers verts... Il traverse les quartiers, d'un arrondissement à l'autre, à travers la ville, offrant un parcours plus sûr et plus agréable pour aller à l'école, au travail, faire ses courses, se promener, découvrir Paris... La rue retrouve ainsi ses fonctions urbaines de lieu d'échange, de rencontre, de commerce de proximité et de convivialité.

L'aménagement du Réseau Vert présentera des caractéristiques communes. Il bénéficie d'une identification forte par un jalonnement adapté et un aménagement de qualité. Un traitement de l'ensemble de l'espace, de façade à façade, est à privilégier. Un soin particulier doit être apporté au mobilier urbain et à la végétalisation. Un traitement particulier des traversées des carrefours et des places est assuré afin de les rendre sûres et lisibles. Certaines intersections peuvent également se prêter à la réalisation de "trottoirs traversants" donnant la priorité aux piétons, comme cela existe en Belgique ou en Suisse.

Une concertation a permis la mise en œuvre d'un premier tronçon allant de la rue de Rivoli vers le canal Saint Martin, via Les Halles, la rue Saint Denis et la Porte Saint Martin. A partir de cette expérience, et en concertation étroite avec les arrondissements concernés, les acteurs économiques, les associations, les conseils de quartier, un réseau de rues sera progressivement mis en place en poursuivant, dans un premier temps, l'aménagement vers La Villette, via le canal Saint Martin, et en créant un nouvel axe est/ouest. Un schéma directeur "Réseau Vert" sera élaboré afin de poursuivre l'aménagement de ce réseau et d'en assurer la continuité et la cohérence à travers la capitale, en veillant à la pertinence des itinéraires.

Etendre les opérations « Paris respire »

En concertation avec les arrondissements concernés, les opérations "Paris Respire" seront étendues à d'autres secteurs de Paris ou, éventuellement, sur de nouveaux créneaux horaires (comme le mercredi après-midi), ainsi qu'à de nouvelles zones dans les bois, en veillant à y déployer les moyens personnels nécessaires pour le contrôle des accès et la fermeture temporaires de voies. Des sections de rues à forte fréquentation piétonne pourront être concernées en période de grande affluence comme cela se fait à Tokyo.

Plus particulièrement dans les bois, plusieurs voies sont depuis 2003 fermées à la circulation et au stationnement les samedis et dimanches, pour élargir les espaces de tranquillité dédiés à la promenade et aux loisirs. Ayant un impact limité sur la circulation de transit, ces opérations sont très fréquentées par les promeneurs, mais également par les riverains, qui en bénéficient largement. L'extension de ces opérations, dans l'espace (de nouvelles voies) et dans le temps (extension horaire, au-delà de 18 heures l'été) sera étudiée et mise en œuvre en concertation étroite avec les collectivités riveraines.

Par ailleurs, des événements festifs plus exceptionnels pourront être réalisés permettant de valoriser l'espace public et de le découvrir sous un autre regard.

Prescription ; - Préfecture de Police, SDAP, associations d'usagers

5. Développer des réseaux de grandes promenades

Des promenades seront développées permettant de mettre en valeur les paysages singuliers de la capitale, en premier lieu la Seine, les bois mais aussi la petite ceinture ferroviaire, et les grandes promenades radiales régionales comme l'aqueduc de la Vanne, la Bièvre...

Aménager des promenades en bord de Seine et mieux ouvrir Paris sur la Seine

Elément majeur du paysage parisien, dont elle contribue à faire l'identité, la Seine s'inscrit au cœur d'une large réflexion à l'échelle régionale sur le potentiel des voies d'eau. Aussi, le PDP s'inscrit dans la continuité du PADD qui propose trois grandes orientations :

- développer une politique de déplacements des personnes
- favoriser l'intégration des ports industriels
- créer de nouveaux lieux de vie en bord de Seine.

Les aménagements réalisés depuis 2001 ont permis d'améliorer les liaisons par la réalisation de la passerelle Simone de Beauvoir, de développer les loisirs sur le port de la Gare avec l'ouverture de la piscine Joséphine Baker, et enfin le port de Tolbiac en cours de réaménagement permettra de mieux intégrer le port industriel.

D'une manière générale, rétablir le lien entre la ville et la Seine est un objectif essentiel de la politique urbaine parisienne. Au-delà de la démarche proposée pour les voies sur berges dans le chapitre IV – C, ceci passe par :

- **des aménagements assurant la continuité de promenade sur les deux rives de la Seine à terme.** Parmi les liaisons piétonnes et cyclables à mettre en œuvre figure également l'établissement de continuités en bords de Seine, en amont et en aval de Paris, notamment vers Ivry-sur-Seine et Issy-les-Moulineaux.
- **des aménagements pour renforcer l'accès des nouveaux lieux de vie** comme la deuxième piscine située à l'ouest de Paris ou les Magasins Généraux d'Austerlitz transformés en espace d'activités culturelles et de loisirs.
- **l'aménagement de certains ports intégrant des usages plus partagés** conciliant activités portuaires et promenade, ainsi que la future ligne régulière de transport de personnes, notamment aux ports de Solférino, de Javel, de la Bourdonnais et Victor.

Valoriser la Petite Ceinture ferroviaire au bénéfice de tous

Aujourd'hui délaissée par les transports, la Petite Ceinture ferroviaire présente un paysage singulier d'une grande richesse pour la flore et la faune. En l'absence, à moyen terme, de projet d'utilisation ferroviaire du site autre que très ponctuelle, la Ville de Paris et RFF, propriétaire de l'emprise*, ont décidé, par protocole approuvé au Conseil de Paris de mai 2006, d'aménager certains tronçons pour la promenade ou bien pour des usages ludiques et récréatifs. Afin cependant de ne pas hypothéquer d'éventuels projets à très long terme notamment pour le transport de fret, il a été convenu, d'une part, de préserver le principe d'une infrastructure continue restant dans le domaine public ferroviaire (à l'exception de la partie ouest) et, d'autre part, de n'effectuer que des aménagements réversibles ou compatibles avec une éventuelle exploitation ferroviaire future. Le protocole conclu entre la Ville de Paris et RFF constitue une base de départ qui pourra toutefois évoluer, notamment en termes d'amélioration de la continuité des itinéraires de promenade. Toute décision de circulation ferroviaire nouvelle ne pourra intervenir qu'après consultation des habitants.

Carte CP02-21 - Ouverture au public de la Petite Ceinture ferroviaire

Les aménagements de la plate-forme et des surlargeurs liés à l'infrastructure varieront suivant les secteurs :

- **La zone Ouest**, entre la gare d'Auteuil et la gare de la Muette sera requalifiée à partir de 2007 en promenade pérenne.
- **Dans la zone Sud**, entre le boulevard du Général Martial Valin et la rue du Moulin de la Pointe, l'aménagement progressif d'une promenade sera étudiée directement sur la plate-forme ferroviaire qui fera l'objet d'une mise à disposition partielle et réversible intégrant le maintien d'une voie ferrée pour l'entretien des ouvrages.
- **Dans la zone Nord-Nord Est** entre l'avenue de Clichy et la rue de Ménilmontant, les surlargeurs seront mises à disposition pour des aménagements paysagers ludiques et récréatifs, tout en maintenant les deux voies.
- **Enfin, dans la zone Sud-Est**, entre la rue du Château des Rentiers et la rue de Bagnolet, les études en cours détermineront les possibilités d'aménagement en faveur des modes « doux » ou des activités ludiques et récréatives que la Ville de Paris souhaite voir mises en place, y compris sur la plate-forme.

Développer les grandes promenades radiales intercommunales : les canaux, l'aqueduc de la Vanne, la Bièvre, la promenade des forts, les Bois

Les canaux parisiens constituent un formidable patrimoine, particulièrement propice à la découverte, au tourisme et aux loisirs. Sur les canaux, la Ville de Paris, propriétaire et gestionnaire, souhaite poursuivre la concertation avec les collectivités riveraines afin d'assurer sur ce réseau fluvial des itinéraires continus de promenades pour les modes doux. Les communes manifestent la volonté de tourner davantage leur ville vers les canaux, tant par le développement de nouveaux quartiers

d'habitation et secteurs d'activité que par la création de commerces et de lieux de loisirs compatibles avec une grande promenade piétonne et cyclable.

Carte CP02-22 - Canaux : valoriser les atouts des canaux

Pour les projets intercommunaux de réouverture partielle de la Bièvre, il conviendra de préserver les possibilités d'évocation de son ancien tracé dans Paris intra-muros, de mise à jour partielle de son cours le long d'un cheminement jusque son débouché en Seine.

Des aménagements compatibles avec l'usage des ouvrages pourront également être recherchés de manière à créer des promenades piétonnes sur l'emprise des aqueducs servant à l'approvisionnement de Paris en eau. Ainsi la coulée verte sur l'aqueduc de la Dhuis sera confortée et prolongée en Seine Saint Denis et Seine et Marne, et, en Val de Marne, le long de l'aqueduc de la Vanne une promenade intercommunale pourra également être créée permettant de relier les grands espaces naturels du Val de Bièvre jusqu'au cœur de Paris, au jardin du Luxembourg.

Les bois de Vincennes et de Boulogne constituent deux grands poumons verts de la zone dense. Sur 995 et 845 hectares, ils procurent à de nombreux Franciliens un lieu apprécié de promenade et de détente, notamment en fin de semaine. Le visiteur y trouve des équipements, des installations sportives, des restaurants, mais il y vient d'abord pour les espaces naturels, qui autorisent une multiplicité d'usages. La municipalité parisienne a souhaité définir un nouveau projet d'aménagement, durable et partagé pour chacun des bois. En 2003, des chartes d'aménagement durable ont été signées avec les communes riveraines, les départements et la région. Elles fixent les grands axes de réflexions pour établir les projets : réhabiliter les paysages et restaurer les milieux naturels, réduire fortement la circulation automobile pour développer les promenades, reconquérir l'espace public et gérer les activités dans la cohérence et la transparence, innover dans les modes de gestion et de gouvernance.

Par ailleurs, une étude sera engagée afin d'examiner les conditions d'une mise en valeur de l'ensemble de la Ceinture Verte qui pourrait se concrétiser par la création de véritables « promenades » piétonnes et cyclables en rocade.

D'autres projets pourront être étudiés en fonction de l'avancement des projets des communes riveraines.

Prescription ; préconisation ; recommandation ; perspective ; partenaires impliqués-Région, Préfecture de Police, Collectivités voisines, associations d'usagers, PAP, RFF, VNF, SNCF

C/ FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES COLLECTIFS DE LA VOITURE

Si la voiture reste un mode utile pour certains actes de la vie quotidienne ou de la vie économique et plus globalement lorsque les transports publics ou les modes doux sont inexistantes ou inadaptés, son utilisation très individualiste (on compte en moyenne 1,3 personne par voiture en circulation dans Paris) génère congestion, nuisances et pollution. En complément du développement des transports en commun et des modes doux, il est donc proposé de favoriser une utilisation plus partagée de l'automobile (pour les familles, pour des déplacements occasionnels, voire pour certains déplacements professionnels).

1. Améliorer l'offre de taxis

Les taxis parisiens, qui desservent Paris et 86 communes des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne (communes de stationnement), contribuent à l'offre de transport public en complément des transports en commun (pour les zones mal desservies, la soirée, la nuit et le dimanche) ou en alternative (déplacements nécessitant de nombreux changements de lignes de transports en commun). Ils sont sous la tutelle de la Préfecture de Police de Paris. La qualité du service rendu aux usagers des taxis, notamment aux touristes, qui souffre pour l'essentiel d'une insuffisante couverture dans le temps et dans l'espace, doit être améliorée par différentes mesures.

Augmenter l'offre

Bien qu'elle comporte 15 500 taxis, l'offre parisienne s'avère insuffisante à certaines heures ou à certains endroits. La réforme des licences permet désormais d'augmenter chaque année le nombre de licences de 100 à 300 par an dans la limite de 1500. Les 1 500 licences sont créées sous réserve d'un accroissement de la demande. Il conviendra, dans les années à venir, de poursuivre ces efforts par une nouvelle augmentation de l'offre (nombre de véhicules, rotations) négociée avec la profession et par une amélioration de la facilité d'usage (couloirs de circulation dédiés, couloirs de bus ouverts aux taxis dans tout le cœur d'agglomération).

Plus globalement, la Ville de Paris, en lien avec la Préfecture de Police, souhaite étendre la concertation avec les professionnels pour envisager tous les développements possibles des usages des taxis : taxis collectifs, moto-taxis, taxis dédiés aux aéroports.

Dans un avenir proche, la Ville de Paris souhaite en outre que l'Etat et la Préfecture de Police de Paris s'engagent à :

- Rétablir les « suppléments gare » pour renforcer l'offre de taxis dans les gares
- Poursuivre la réforme tarifaire pour renforcer la présence des taxis dans Paris, aux moments où les parisiens et les touristes en ont le plus besoin, et notamment en soirée et le samedi
- Faire appliquer les dispositions de service liées aux nouvelles licences (à savoir début de service entre 15 et 17heures et fin de service entre 2 et 4 heures du matin) pour renforcer l'offre de taxis en fin de journée et en soirée
- Etudier un renforcement de l'offre de taxis par une augmentation négociée du nombre de voitures en doublage (utilisation d'une même voiture par plusieurs chauffeurs)
- Etudier toutes les possibilités permettant de faciliter l'accès de Paris depuis Roissy pour les taxis.

Il s'agit enfin de favoriser l'amélioration du statut de la profession en concertation avec les partenaires sociaux.

Améliorer la qualité de service

Une réorganisation des stations en 3 catégories est également proposée, pour plus de lisibilité de l'offre et une meilleure organisation du service :

- les Grandes Stations (environ 30 stations) : lieux emblématiques, portes de Paris
- les Stations de Quartier (80 à 90 stations) : maillage plus fin de Paris
- les Stations Locales (environ 330 stations) : desserte des équipements

La profession, qui salue cette réforme des stations, souhaite par ailleurs que la Ville de Paris crée une brigade chargée notamment de la verbalisation des véhicules particuliers stationnant sur des places en station. Cette demande pourrait être étudiée dans le cadre du transfert de compétences concernant les taxis et le contrôle souhaité par la Ville de Paris.

Par ailleurs, un système de numéro unique doté d'intelligence est proposé afin de pouvoir appeler automatiquement la BAT (borne d'appel téléphonique) la plus proche de son domicile. En l'absence de réponse, une autre BAT sera automatiquement recherchée. Il est également souhaitable que le lumineux situé sur le toit des taxis soit plus compréhensible pour les usagers. Ce projet, qui devrait entrer rapidement en service, constitue la première étape d'un service plus global d'appel avec géolocalisation.

Les aides (Région, Ville de Paris) en faveur de l'équipement facilitant l'accès des taxis aux personnes handicapées doivent en outre être poursuivies au moment du renouvellement des véhicules. Les incitations pour acquérir des véhicules « propres » doivent être accentuées.

Par ailleurs, la concertation avec les professionnels devra permettre de progresser également sur la visibilité des véhicules et d'aller vers l'instauration d'une couleur unique des véhicules et la refonte du lumineux situés sur les voitures, afin de créer un lumineux aux codes couleurs compréhensible immédiatement par les Parisiens et les visiteurs internationaux.

Prescription ; préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués Région, STIF, Préfecture de Police, SDAP, Collectivités voisines, organisations socioprofessionnelles,

2. Développer l'auto-partage, la location et le covoiturage

La plupart des Parisiens utilisent peu leur automobile, la voiture servant le plus souvent pour des déplacements occasionnels (loisirs, achats, visites), pour les vacances, ou les week-ends. Toutefois, actuellement, la possession en propre est le modèle dominant d'accès à l'automobile. Or, grâce à la qualité du réseau de transports en commun et au complément que constituent les modes « doux », le taxi, Paris possède tous les atouts pour proposer une gamme de « services à la mobilité » alternatifs à la possession d'une automobile, qui peut présenter bien des avantages en termes de qualité, de disponibilité et de coût. Pour favoriser les transitions du véhicule individuel vers le « véhicule d'usage », l'auto-partage constitue une alternative intéressante, en complémentarité avec les taxis, la location « classique », et les transports publics. Ce dispositif permet de mettre à la disposition d'usagers préalablement abonnés, des véhicules disponibles 24h sur 24h, pour la durée souhaitée et pour des déplacements occasionnels.

Il s'agit d'une part d'une réelle économie pour le budget des ménages : le budget annuel moyen consacré par les ménages franciliens à leur véhicule est en croissance continue, ce que l'évolution des prix des carburants risque de renforcer encore. A titre d'exemple, pour la moitié du prix de revient annuel d'une voiture, on peut bénéficier d'une carte Intégrale zones 1-2, d'un vélo loué à l'année, de vingt courses de taxi, de trois week-ends de location et de trente courses avec un service d'auto-partage ! Outre l'amélioration de la qualité de vie qui est ainsi proposée aux ménages, la collectivité y gagne en termes d'occupation de l'espace public (une voiture passe en moyenne 95 % du temps en stationnement) et de trafic.

Ainsi, l'autopartage pourra être encouragé par :

- la **généralisation de l'implantation et des réductions tarifaires pour l'auto-partage** dans les parcs publics concédés,
- la mise en place de stationnements réservés sur voirie (selon des modalités à préciser) ainsi que d'abonnements combinant transports en commun et auto-partage,
- des campagnes de communication sur l'intérêt d'un usage partagé de l'automobile, notamment en termes financiers et environnementaux,
- le développement d'un service d'auto-partage utilisant des véhicules urbains et « propres », permettant un large accès à ces services (y compris pour les ménages à revenus modestes) et offrant une gamme de véhicules adaptés aux besoins des familles nombreuses, des transports utilitaires, etc.

La **location traditionnelle** constitue un service complémentaire de l'auto-partage. Elle mérite donc d'être encouragée. Une concertation spécifique avec ce secteur professionnel permettra notamment d'envisager l'intégration de ce service dans des abonnements multimodaux, adaptés aux besoins de chacun (familles, jeunes), d'étudier les besoins éventuels en matière de stationnement et de transfert de véhicules (en prenant en compte également les nuisances générées par la circulation des camions « porte-huit »).

Par ailleurs, la Ville encouragera et soutiendra les dispositifs permettant le **développement du covoiturage** au niveau de l'agglomération. En effet, s'il n'est essentiellement pratiqué aujourd'hui que de manière très informelle, entre collègues, voisins ou amis, le covoiturage est une alternative particulièrement intéressante dans les zones et aux horaires où les transports collectifs sont déficients, notamment dans les zones d'activités de grande couronne. Le **développement du covoiturage** possède aussi un potentiel au cœur de l'agglomération, dans le cadre de Plans de Déplacements d'Entreprises. En conséquence, la Ville de Paris mettra en place un système de covoiturage dans le cadre de l'organisation d'un Plan de Déplacements de l'Administration Parisienne, elle mettra également à disposition des entreprises qui le souhaitent et qui mettent en œuvre un Plan de Déplacements d'Entreprise un logiciel de covoiturage, elle incitera les principaux générateurs de déplacements domicile-travail en horaires décalés (hôpitaux et transporteurs notamment) à encourager leurs salariés à utiliser le covoiturage, et enfin elle aidera les initiatives dans ce domaine lors d'événements festifs, afin de réduire les problèmes de stationnement et les accidents.

Prescription ; préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués- Région, Collectivités voisines, sociétés d'auto-partage ou de co-voiturage, ADEME, ARENE

IV - LES ACTIONS POUR REDUIRE LA CIRCULATION MOTORISEE

La place occupée par l'automobile à Paris et les nuisances qui y sont associées nécessitent de poursuivre durablement les efforts engagés depuis 2001 pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile dans l'agglomération.

Pour autant, la voiture reste un mode utile pour certains actes de la vie quotidienne ou de la vie économique et plus globalement lorsque les transports publics ou les modes doux sont inexistantes ou inadaptés. Et en matière de pollution et de nuisances, la solution passe à la fois par une réduction globale du volume du trafic motorisé et une évolution sensible du parc des véhicules circulant, vers des véhicules moins polluants.

Cette problématique se pose avec plus d'acuité pour certains territoires et certaines infrastructures d'échelle métropolitaine, pour lesquels, parallèlement au déploiement des modes alternatifs à l'automobile, une réduction progressive de la circulation doit être menée de façon concertée avec les collectivités riveraines pour éviter un report des nuisances d'une ville à une autre.

A/ REDUIRE LES NUISANCES LIEES A LA CIRCULATION

1. Encourager l'utilisation des véhicules les moins polluants et restreindre celle des véhicules polluants

L'évolution de la composition du parc en circulation vers des véhicules à faibles consommations de carburants et aux caractéristiques générales plus adaptées au milieu urbain doit être accélérée par des mesures locales. Dans cette perspective, la Ville contribuera à faire émerger des véhicules « citoyens » ou « urbains », émettant peu de polluants locaux et de gaz à effet de serre tout en étant moins encombrants, moins bruyants, moins dangereux.

Cela concerne non seulement les véhicules de flottes* comme les véhicules municipaux ou de transports en commun qui se doivent d'être exemplaires en la matière, mais également les véhicules des particuliers. Tous les moyens de transport motorisés sont concernés : voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, cyclomoteurs et motocyclettes, autocars, autobus et taxis.

La mise en œuvre de ces mesures sera progressive afin de permettre aux différents publics concernés d'avoir le temps de s'adapter aux futures échéances définies en concertation. Pour être réellement efficace en terme de réduction des émissions de polluants, de telles mesures devraient logiquement être prise au niveau régional, afin de couvrir au moins toute la zone dense. A défaut, et au vu des concentrations particulièrement élevées sur le territoire parisien, la Ville de Paris pourrait être amenée à prendre des mesures sur son territoire.

Définir les moins polluants et faire évoluer le cadre réglementaire

Dans le Code de la route, la définition de véhicules « propres » est liée à des choix de motorisation, de carburants ou de normes d'émission : véhicules électriques, GNV*, GPL*, hybrides ou bénéficiant de la pastille verte ; biocarburants pour l'équipement des flottes publiques principalement. Il est indispensable de classer les véhicules directement en fonction de leurs émissions. Les normes d'émission de polluants locaux tels que définies par l'Union Européenne (Normes Euro 0 à 5 – 2009/2010 et 6 – 2014/2015) peuvent servir de référence pour classer les véhicules en fonction de paliers d'émissions de polluants locaux (étiquetage maintenant affiché durant la vente de véhicules neufs).

Il est tout aussi important de classer les véhicules suivant leurs émissions de gaz à effet de serre, corrélé à la consommation de carburant : un 4x4 récent émet plus de gaz à effet de serre mais moins de polluants locaux qu'une petite voiture de 10 ans d'âge.

Si l'Etat a d'ores et déjà introduit l'étiquetage CO2 des véhicules neufs et la prise en compte des émissions de CO2 directement et de polluant locaux, partiellement et indirectement, dans sa politique

fiscale (crédits d'impôts, carte grise, TVS), les collectivités ne peuvent pas encore utiliser ces critères dans leurs propres dispositifs.

En conséquence, les objectifs du PDP de réduction des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre militent pour faire évoluer rapidement le cadre réglementaire, et ce pour tous les véhicules, pas uniquement les véhicules neufs. Une première phase transitoire pourrait ne concerner que certains véhicules en fonction du type de motorisation ou de carburant (électrique, GNV, GPL, hybride). Dans un deuxième temps, la définition du véhicule « propre » prendra en compte de manière privilégiée les émissions de polluants atmosphériques (normes Euro) et de gaz à effet de serre (gCO₂/km parcouru). A moyen terme, les critères de définition des véhicules « propres » devront être complétés par des critères relatifs au caractère urbain des véhicules (encombrement, bruit, dangerosité).

Favoriser les véhicules les moins polluants en matière de stationnement et de circulation

Les mesures proposées par le PDP concernent le stationnement sur voirie et dans les parcs publics : les véhicules propres pourraient bénéficier de tarifs privilégiés, les véhicules électriques pourraient bénéficier de places réservées et de bornes de recharge plus nombreuses.

Elles concernent également la circulation : selon les dispositions de la « Charte marchandise » signée en juin 2006, les véhicules propres de transport de marchandises bénéficieront de plages horaires de livraison élargies. Des dispositions analogues pourraient être prises en matière de circulation des autocars de tourisme.

Pour que ces avantages soient réels et puissent enclencher des évolutions vertueuses du parc de véhicules, il conviendra de définir de manière précise les véhicules propres, à la fois en terme d'émission de CO₂/km et de norme Euro.

Favoriser l'évolution du parc de véhicules motorisés par des dispositions incitatives

La Ville étudiera avec l'Etat, la Région ainsi que l'ADEME l'opportunité de dispositifs incitatifs pour les particuliers, éventuellement sous forme d'aides financières, à l'acquisition de véhicules (4 ou 2 roues) moins polluants et mieux adaptés à la ville. La réflexion devra s'inscrire dans le cadre de l'agglomération et prendre en compte les niveaux de ressource des ménages.

Mettre en place progressivement des restrictions permanentes à la circulation de véhicules les plus polluants

De nombreuses villes européennes comme Madrid et Londres, mais également d'autres capitales internationales comme Tokyo, mettent actuellement en place des règlements locaux permettant de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants. En France, de tels dispositifs supposent des évolutions législatives et/ou réglementaires permettant aux collectivités d'instaurer de telles mesures permanentes pour des motifs de protection de l'environnement. La consultation préalable à l'adoption du PPA d'Ile de FRANCE, début 2006, a d'ores et déjà été l'occasion, pour la Ville de Paris, d'exprimer sa demande de voir adoptés des dispositifs de restriction permanente de circulation pour toutes les catégories de véhicules les plus polluants, que ce soit les automobiles, les véhicules utilitaires et poids lourds, les 2 roues motorisés ou les cars. Une attention particulière sera portée sur l'éventuel impact social de telles mesures.

Ces restrictions permanentes de la circulation devront faire l'objet d'une large concertation, associant toutes les collectivités publiques et tous les acteurs économiques et sociaux concernés. Cette concertation en déterminera les modalités progressives de mise en œuvre, selon un calendrier phasé fixant les normes et critères techniques retenus, permettant ainsi aux particuliers et aux acteurs économiques d'anticiper. Ces restrictions permanentes à la circulation des véhicules les plus polluants contribueront à un renouvellement plus rapide du parc automobile ; elles peuvent également participer d'une prise de conscience collective de la nécessité de modérer globalement l'usage des véhicules motorisés.

De tels dispositifs devront s'appuyer sur les normes « Euro » en vigueur. Il pourrait s'agir d'interdire, à titre d'exemple, les véhicules aux normes « Euro 0 » à « Euro 2 » à partir d'une date à déterminer, et d'éditer un calendrier progressif permettant aux acteurs d'anticiper sur de futures restrictions (par exemple interdiction des véhicules « euro3 » 3 ou 4 ans plus tard).

Les restrictions concernent également des véhicules plus récents mais qui sont très générateurs de gaz à effet de serre et corrélativement gros consommateurs de produits pétroliers (7,7% du parc de véhicules neufs actuels émettent plus de 200gCO₂/km). A l'instar de l'étiquetage obligatoire des émissions de CO₂ lors de la vente de véhicules, des évolutions réglementaires devront permettre d'interdire les plus émetteurs. Les modalités précises de contrôle devront être mises au point parallèlement.

Recommandation ; perspective ; partenaires impliqués Etat, Région, Préfecture de Police, Collectivités voisines, associations d'usagers, exploitants de parkings, organisations socioprofessionnelles

2. Maîtriser et stabiliser le développement des deux-roues motorisés

Le nombre de deux-roues motorisés a régulièrement augmenté dans les rues de Paris depuis 1997 (+5% par an). Si ce phénomène contribue, grâce au plus faible encombrement de ces véhicules, à limiter la congestion et l'occupation de l'espace public par les véhicules motorisés, les deux roues motorisés restent encore mal adaptés à la ville : non seulement ils génèrent des nuisances sonores et atmosphériques, mais leurs usagers sont de loin les plus exposés aux accidents de la circulation (ils représentent la moitié des victimes d'accidents en 2005) et ils peuvent également représenter un danger pour des usages plus fragiles (piétons, vélos). De plus, le stationnement anarchique permanent ou pendulaire sur les trottoirs pose de nombreux problèmes pour les usagers et la qualité de l'espace public.

Encourager les évolutions technologiques pour réduire les émissions polluantes et sonores.

En raison du retard pris dans l'établissement de normes d'homologation sévères et adaptées à leur usage en ville, les contributions aux émissions de polluants des deux roues motorisés s'élèvent à plus de 10% des émissions totales du secteur des transports individuels alors qu'ils ne représentent que 1% des consommations d'énergie de ce secteur (source : étude ADEME deux-roues motorisés 2005).

Une partie de la solution repose sur l'évolution technologique des véhicules permettant de les rendre plus sûrs, peu polluants et peu bruyants. L'évolution des réglementations techniques concernant le bruit et les émissions de polluants doit contribuer à minimiser les nuisances des deux-roues motorisés.

Des mesures locales doivent venir compléter l'influence positive du renforcement des normes de construction. Aussi, en plus des mesures d'incitation au renouvellement rapide du parc de deux-roues motorisés vers des véhicules aux dernières normes Euro, la Ville aidera au développement de l'usage du scooter électrique avec l'installation de bornes de recharge sur la voirie et dans les parcs de stationnement, la mise en place du stationnement gratuit dans les parcs concédés.

Promouvoir le renforcement des contrôles.

La Ville est favorable à une généralisation de l'obligation du contrôle technique pour les deux-roues motorisés afin de permettre la vérification des éléments de sécurité et des niveaux d'émissions polluantes et sonores. Concernant plus particulièrement le bruit, des campagnes de sensibilisation et de contrôle de l'utilisation illicite de pots d'échappement bruyants seront mises en place (*action inscrite dans le « Plan bruit »*).

Améliorer la sécurité des usagers des deux-roues motorisés dans la circulation générale

En terme d'accidents, le comportement des conducteurs, qu'il s'agisse des deux-roues motorisés ou des automobilistes, est souvent en cause : les différents partenaires concernés doivent donc agir tant en termes de prévention et d'éducation que de verbalisation des comportements dangereux. Le Guide des Bonnes Pratiques des deux-roues motorisés, élaboré en concertation avec les associations et les institutions concernées constituent pour la Ville de Paris un cadre de référence à partir duquel développer une meilleure formation des conducteurs de deux-roues motorisés et une meilleure compréhension et anticipation de leur conduite par les autres usagers. De plus, la Ville sensibilisera les usagers de deux-roues motorisés à utiliser des vêtements et des équipements limitant les accidents et leur gravité, ainsi qu'à l'importance de veiller au bon état du véhicule. Outre l'amélioration de leur propre sécurité, les conducteurs des 2 roues motorisés seront également sensibilisés à la

sécurité des autres usagers de l'espace public, et plus particulièrement les plus vulnérables que sont les piétons.

La Ville éditera par ailleurs, en collaboration avec les associations d'usager, un cd-rom de formation et de conseils sur la conduite des 2 roues motorisés en ville : celui-ci sera fourni aux usagers notamment lors de l'achat du véhicule.

Mieux prendre en compte la spécificité des besoins des deux-roues motorisés

En matière d'aménagements de voirie, les réalisations tiendront compte des spécificités des deux-roues motorisés : revêtements et marquages, glissières, signalisation et protection des séparateurs. L'organisation régulière d'opération « Motard d'1 jour » en collaboration avec les associations d'usagers permet de sensibiliser les services de la Ville à la prise en compte de la sécurité des deux-roues motorisés et d'évaluer les nouveaux aménagements. En matière de réglementation, la Charte deux-roues motorisés, élaborée avec les principales associations d'usagers, est une première étape en vue d'aboutir, avec les autorités compétentes, sur la question sensible de la circulation entre files, pratique aujourd'hui largement répandue malgré son caractère illicite. Le PDP se propose d'expérimenter et d'évaluer, avec les partenaires concernés, l'encadrement de la pratique de circulation entre files.

Organiser le stationnement

Afin de libérer les trottoirs et les lieux majeurs comme les abords des gares du stationnement illicite des deux-roues motorisés, il convient d'adapter l'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés à leur progression régulière constatée. La Ville poursuivra le programme amorcé en 2004 de création annuelle de 1 000 places de stationnement dédié aux deux-roues motorisés sur chaussée, avec mobilier d'accrochage. Elle réalisera également des milliers d'emplacements sans mobilier d'accrochage par marquage au sol, aux endroits où les besoins sont les plus manifestes. Quelques places de stationnement pour les deux-roues motorisés pourront par ailleurs être créées, au cas par cas, sur les trottoirs larges de plus de 6,20 m, en garantissant une parfaite déambulation des piétons et dans les seuls cas où aucune solution alternative n'est disponible à proximité. Par ailleurs, les usagers des 2 RM seront encouragés à utiliser les parcs de stationnement souterrains, sur la base d'aménagements physiques adaptés et de tarifs incitatifs à généraliser, en liaison avec les concessionnaires.

Prescription ; préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués Etat, Préfecture de Police, Collectivités voisines, associations d'usagers, exploitants de parkings

B/ RENFORCER LA SECURITE ROUTIERE

La qualité de vie dans l'espace public repose aussi sur un équilibre entre les différents modes de déplacements, qui, en quelque sorte, reflètent les rapports sociaux sur un territoire donné. La conséquence la plus dramatique des conflits sur l'espace public est le nombre de victimes tuées ou blessées dans des accidents de la circulation. Pourtant, il est possible de réduire leur nombre par un meilleur respect des réglementations.

Il conviendra à cet effet d'examiner avec la Préfecture de Police les dispositions nouvelles qui pourront être prises pour favoriser le respect de la réglementation.

1. Augmenter les contrôles pour changer les comportements

Le renforcement de la lutte contre l'insécurité routière passe par l'augmentation :

- des contrôles et des sanctions sur les vitesses, le respect des priorités piétonnes et les feux de signalisation,
- du nombre de radars automatiques et des contrôles mobiles de vitesse sur les voies rapides, les avenues des Champs-Élysées et de la Grande Armée,
- des contrôles sur l'alcoolémie et la prise de produits stupéfiants,
- des contrôles sur les deux-roues motorisés, notamment pour le débridage des moteurs,
- des contrôles pour le respect des sens interdits, des couloirs de bus, des règles de stationnement.

Préconisation ; partenaires impliqués- Préfecture de Police

2. Développer les campagnes de sensibilisation et d'information en matière de sécurité routière

Outre les questions de comportement et d'aménagement, il convient de sensibiliser davantage par :

- des actions ciblées vers les infractions représentant les causes principales d'accidents corporels : la vitesse excessive pour les motards et les automobilistes, les changements de direction ou de file sans précaution, enfin le franchissement d'un feu rouge pour les cyclistes ;
- des actions pédagogiques de grande ampleur pour rappeler à tous, les règles de civilité et aller vers un « code de la rue ».

La Ville favorisera en ce sens les initiatives des entreprises, en priorité du domaine des transports, via la Caisse Régionale d'Assurance Maladie et les fédérations d'assureurs, en encourageant notamment la réalisation d'un volet "prévention du risque routier" dans les Plans de Déplacements d'Entreprise. Elle contribuera également à des actions de sensibilisation via les loueurs, les Agences Locales de la Mobilité. Enfin, elle organisera des animations de rue et sensibiliser sur les comportements dangereux pour soi et les autres. La plupart de ces actions ont vocation à être développées à l'échelle de l'agglomération.

Prescription ; préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués- Préfecture de Police, Collectivités voisines, associations d'usagers, organisations socioprofessionnelles, assureurs, CRAMIF

3. Modérer la vitesse des véhicules motorisés

La vitesse est l'une des principales causes d'accidents corporels sur la voie publique. Elle est toujours un facteur aggravant. La modération des vitesses implique la réalisation d'aménagement de limitation de la vitesse autorisée (zones 30, quartiers verts) et la mise en œuvre de nouvelles méthodes d'aménagement privilégiant la cohabitation des différents modes de déplacements.

La gestion des "ondes vertes" des feux tricolores la nuit sur les grands axes permet également de dissuader les conducteurs de véhicules motorisés d'accélérer devant un alignement de feux verts et contribue au respect de la vitesse autorisée. Ce dispositif sera développé grâce au système de gestion des feux.

C/ REDUIRE LES NUISANCES SUR DES TERRITOIRES ET DES INFRASTRUCTURES D'ECHELLE METROPOLITAINE

1. Adapter l'exploitation du boulevard périphérique et améliorer son insertion urbaine

Le boulevard périphérique parisien a toutes les caractéristiques d'une autoroute urbaine et s'insère d'ailleurs comme tel dans le réseau autoroutier du cœur d'agglomération. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- une voie communale de 35 km, de compétence Préfecture de Police
- 7,5 millions de km parcourus chaque jour par un flot de véhicules composé à 88 % de voitures, à 6,5 % de camions et à 5,5 % de deux-roues motorisés,
- 2 900 000 entrées et sorties chaque jour,
- un vaste échangeur entre Paris et la couronne. Dans le cadre des déplacements des ménages concernant Paris et réalisés en voiture : il est utilisé dans 5% de déplacements Paris-Paris ; 60% de déplacements Paris-Banlieue et 35% des déplacements Banlieue-Banlieue,
- des nuisances majeures pour quelques 200 000 riverains (habitants, élèves, employés, sportifs) : bruit et pollution de l'air,
- en 2005, 684 accidents et 826 victimes, soit 10 % des victimes parisiennes d'accidents corporels pour seulement 35 kilomètres d'infrastructure,
- un mode d'exploitation unique : le Boulevard Périphérique se singularise des autres voies parisiennes par une vitesse autorisée inhabituelle (80 km/h), un régime de priorité aux accès, une absence de bande d'arrêt d'urgence,
- un trafic saturé dès 6 h 30 jusqu'à 21 heures,
- une congestion qui s'aggrave, mais moins vite que sur les autoroutes d'accès à Paris. Entre 2003 et 2004, le trafic du boulevard périphérique a baissé de 1,7 % et la vitesse de 2,5 %. Pendant ce temps, le trafic des sections d'autoroute situées à l'intérieur de l'A86 baissait de 3,3 % et la vitesse moyenne de 11,6 %.

Carte CP02-23 - Boulevard Périphérique : accidents corporels 2004-2005

Comme dans toutes les grandes agglomérations, en France et à l'étranger, ce réseau doit s'adapter pour faire face aux problèmes de congestion et aux nuisances induites par son insertion en zone urbaine dense. L'objectif, partagé par les collectivités de la conférence métropolitaine, est de maintenir la fonction d'échange du périphérique, tout en réduisant les nuisances, l'accidentologie et la congestion, sans report sur les voiries limitrophes, dans Paris et dans les villes voisines.

Le renforcement du réseau de transport collectif en rocade proche et du maillage avec le réseau existant doivent permettre de désengorger le périphérique, voire d'y réduire le trafic. La mise en service du premier tronçon et l'extension au Nord du tramway T 3, et, à moyen terme, la création d'une ligne de transport lourd en commun en rocade y contribueront de manière non négligeable.

Par ailleurs, plusieurs pistes sont étudiées, et pourront être expérimentées, en vue d'une mise en œuvre selon des modalités de co-décision à déterminer en liaison avec les élus de la conférence métropolitaine et les services de l'Etat :

- Créer des dispositifs de protection contre le bruit et la pollution (couvertures, murs anti-bruits, revêtements de chaussée). Les couvertures constituent des occasions de revoir les conditions de cheminements entre Paris et la ville limitrophe. Ainsi, la couverture du BP à la Porte des Lilas permet de requalifier l'axe Paris-les Lilas, d'aménager un pôle d'échanges bus-métro, de créer de nouvelles continuités cyclables et globalement de développer la ville. Les projets de couvertures en cours Porte de Vanves, prévus Porte de Champerret pourront être complétés à plus long terme dans les secteurs Porte de Charenton, Porte de Choisy-Porte d'Italie, Porte d'Orléans-Porte de Châtillon, Paris Nord-Est (gare des mines), Porte de Bagnole, Porte de Montreuil et Porte de Vincennes. Par ailleurs de nouveaux franchissements du périphérique pourront être créés afin de renforcer les liens d'usage entre les quartiers riverains de l'infrastructure.
- Réguler en temps réel la vitesse maximale autorisée selon les tronçons et les horaires afin de limiter la congestion, les nuisances sonores, la pollution et l'accidentologie.
- Sécuriser la circulation, notamment des deux-roues motorisés.
- Réguler, dans un cadre régional, la circulation des poids lourds, en fonction de leur taille, du degré de pollution, de leur destination.
- Définir et mettre en œuvre de nouvelles modalités d'exploitation et de priorité pour les taxis, les véhicules d'urgence, les véhicules servant au co-voiturage, les véhicules les moins polluants, voire des lignes de bus express de pôle à pôle. Le but poursuivi est d'augmenter le nombre d'utilisateurs du périphérique en réduisant le volume de trafic.
- Réorganiser les branchements de certaines autoroutes aux portes pour éviter les trafics parasites sur les voies adjacentes dues aux bouchons (*Kremlin Bicêtre pour la Porte d'Italie, itinéraires malins de l'échangeur de la Porte de Bagnole*).

Une partie de ces mesures passe par une mise en œuvre coordonnée avec les autres autoroutes du cœur d'agglomération. Pour ce faire sera mis en place un "comité de pilotage périphérique" incarnant le caractère métropolitain du périphérique composé de la Ville de Paris, de l'Etat pour la police de la voie et la gestion du réseau magistral francilien, la Région, les communes et départements riverains ainsi que les autres départements franciliens souhaitant être associés à ce travail, et le STIF. Il sera assisté d'un comité technique composé des techniciens des collectivités et institutions membres du comité de pilotage notamment pour conduire les études préalables nécessaires. Il alimentera son expertise au regard des réflexions menées dans d'autres agglomérations en France et à l'étranger.

Préconisation ; partenaires impliqués DIRIF⁴, Préfecture de Police, Collectivités voisines, Région, STIF,

2. Poursuivre le réaménagement des grandes pénétrantes et des portes

⁴ Direction Interdépartementale des Routes Ile de France

Les grandes voies radiales reliant le centre de Paris aux portes et aux communes limitrophes sont pour la plupart des axes cumulant d'importantes fonctions urbaines :

- déplacements routiers de transit,
- déplacements en transports en commun et cyclables sur des itinéraires sécurisés ou non,
- mais aussi le plus souvent artère structurante des arrondissements concernés et des communes voisines, support d'une offre commerciale importante et de vie locale,
- en présence de nombreux riverains le long de ces axes.

Certaines de ces voies ont été traitées par le passé en « axes rouges » dans Paris, ce qui leur confère une ambiance très routière, avec des nuisances (bruit, pollution) importantes, et une accidentologie élevée. Ces « axes rouges » ont vocation à disparaître. Dès 2007, la signalétique axe rouge sera totalement supprimée.

L'aménagement d'« espaces civilisés », mis en place par la Ville de Paris depuis 2001, répond à cinq objectifs :

- offrir un nouveau partage de l'espace public au profit des piétons, des autobus et des circulations douces, tout en réduisant la circulation automobile ;
- modifier la perception de la voie en renforçant la présence du végétal ;
- réduire les différentes formes de pollution de proximité (air, bruit) ;
- redonner un nouvel élan à la vie locale ;
- mettre en valeur et préserver le paysage et le patrimoine architectural et urbain.

Depuis 2001, l'avenue Jean Jaurès, le boulevard Barbès, les boulevards de Clichy et Rochechouart, le boulevard de Magenta, ont ainsi été réaménagés. Des études sont d'ores et déjà engagées pour la rue de Rennes, les boulevards des Maréchaux à l'est et au nord. Dans le cadre du PDP, la Ville souhaite poursuivre le réaménagement d'axes importants et notamment des avenues radiales.

Définir des priorités de réaménagement »

Si le choix de ces voies obéit à des critères objectifs (accidentologie, vitesse excessive, bruit, pollution, etc.), il doit aussi correspondre à une demande réelle de la population. A l'issue des différentes concertations, des priorités ont pu être définies comme le boulevard Ornano, les rues de la Chapelle et Marx Dormoy, l'avenue du Général Leclerc, les avenues de Clichy et de Saint-Ouen dont l'aménagement devra être synchronisé avec un renforcement de l'offre de transport en commun sur les itinéraires concernés.

Des actions de sécurisation des cheminement piétons et de limitation des vitesses de circulation des automobiles pourront être menées à court terme en attendant un aménagement global pour les axes les plus pollués, bruyants et accidentogènes de Paris.

Poursuivre le réaménagement des portes de Paris

Par ailleurs, la transformation des portes de Paris sera poursuivie en lien avec les grands projets de la Couronne. Les traversées du boulevard périphérique constituent généralement des grands carrefours routiers qu'il convient de rendre plus agréables, plus accessibles à pied et à vélo. On peut évoquer en priorité les portes majeures du GPRU comme les Porte de Clignancourt, Porte de Montreuil, Porte d'Ivry ... et des portes dont l'espace public est très dégradé comme les portes de Pantin et de Clichy.

Afin de faciliter les déplacements des piétons, les projets comprendront des élargissements des trottoirs, la simplification des carrefours et des traversées. A cet égard, des études ont déjà débuté pour la disparition de certains carrefours giratoires en franchissement du boulevard périphérique. L'éclairage sera renforcé, notamment sous le boulevard périphérique. Les aménagements devront permettre d'assurer la continuité des itinéraires cyclables aux portes de Paris qui sont les lieux de maillage entre le réseau cyclable parisien et les réseaux des trois départements riverains.

Faciliter la vie locale dans certaines voies de Faubourg

De leur côté, les voies faubouriennes qui relient le centre aux portes de la ville présentent un paysage singulier avec une grande diversité des tissus urbains. La multiplicité de leurs fonctions (résidentielle, commerçante, artisanale voire industrielle) pose parfois des conflits d'usages.

Les aménagements ont vocation à améliorer les usages ainsi que le paysage urbain des faubourgs en préservant leur identité et qualités intrinsèques. Il s'agira, compte tenu de l'étroitesse des voies, d'améliorer le confort des piétons, tant sur les trottoirs qu'en traversées, faciliter la circulation des bus et des vélos, de prendre en compte l'activité commerciale. Autant que possible, seront privilégiés les dispositifs mixtes plutôt qu'une partition de l'espace en veillant à une vision globale et homogène du paysage. Ces actions pourraient porter notamment sur les rues de Belleville, d'Avron ou encore du Faubourg Saint-Antoine, avec en parallèle, une amélioration des transports collectifs desservant ces secteurs.

Coordonner les aménagements dans l'espace et le temps avec les communes limitrophes

Il convient de coordonner étroitement les projets avec les collectivités limitrophes. En effet, ces axes, situés dans le prolongement des anciennes routes nationales radiales, ont pour les villes voisines une importance stratégique et symbolique en tant qu'avenue desservant le cœur de l'agglomération. Lorsque hors Paris, ces axes font l'objet de projets de requalification par les départements de la petite couronne, il existe alors un intérêt urbain évident à coordonner les deux démarches, en veillant conjointement à renforcer de manière synchronisée l'offre de transport en commun.

A titre d'exemple :

- le réaménagement de l'avenue du Général Leclerc doit être coordonné d'une part avec les projets en cours de finalisation sur l'ancienne N20 à Montrouge, mais aussi avec une montée en puissance de la ligne mobilien 38, le prolongement du métro entre porte d'Orléans et Montrouge prévu en 2011 puis à plus long terme à Bagneux, ainsi que son renforcement
- de même, un projet d'espace civilisé pourra être réalisé sur la rue de la Chapelle – rue Marx Dormoy, en coordination avec les actions menées sur l'avenue Wilson à Saint Denis, sur l'échangeur de la porte de la Chapelle, en lien avec le développement de la ligne 65 et le prolongement/renforcement de la ligne 12 du métro prévu en 2010.
- la requalification de la RN7 au Kremlin Bicêtre devra être prise en compte dans les projets d'espaces publics de la porte d'Italie.
- La requalification des avenues de Clichy et de Saint Ouen s'articulera avec les améliorations à venir sur la ligne 13, notamment Ouragan, ainsi que le renforcement des bus 54 et 81.
- Le secteur du Bd Ornano bénéficiera à court terme des améliorations des liaisons bus locales avec Saint Ouen, et à plus long terme du renforcement de la ligne 4
- Le secteur de la rue de Belleville sera concerné par les évolutions locales du réseau de bus et à plus long terme, par les importants projets de renforcement de la ligne 11 de métro, Les quartiers environnants la rue d'Avron sont, eux, directement concernés par les améliorations à venir sur les liaisons de surface avec Montreuil, et par une montée en puissance du bus 57.
- Quand au secteur du Fg Saint-Antoine, directement desservi par les lignes 1 et 8 du métro, il bénéficiera des améliorations qui y seront apportées, dont notamment l'automatisation de la ligne 1.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués Collectivités voisines, Région, STIF, Préfecture de Police, SDAP, transporteurs, associations d'usagers

3. Reconquérir progressivement les quais et les voies sur berge de la Seine

Les voies sur berges rendent les liaisons difficiles entre la ville et la Seine, voire quasi impossibles. De leur côté, les quais hauts franchissables dans la partie centrale de Paris, ne le sont pas avenue de New York, quai de la Râpée ou quai de Bercy.

Réalisées entre 1956 et 1967, les voies sur berges en rive gauche et en rive droite ont un statut particulier dans Paris : ces voies communales sont dépourvues de feux de circulation et de trottoirs, autorisant une vitesse maximale de 50 km/h à 70 km/h. Les voies sur berges peuvent également faire l'objet d'une fermeture en cas de crue de la Seine.

La présence d'une « voie express » en plein cœur de Paris, sur un site classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO constitue sans conteste « une anomalie ». La voie Georges Pompidou est particulièrement fréquentée : 35 000 véhicules par jour sur la partie centrale, 40 000 sur la partie ouest (berges du 16^e arrondissement).

Seules les manifestations ponctuelles qui, depuis quelques années, se produisent sur les berges, permettent temporairement aux Parisiens de cohabiter harmonieusement avec leur fleuve :

- l'opération « Paris Respire » a lieu tous les dimanches et jours fériés : elle concerne tout autant la rive droite (voie Georges Pompidou, depuis l'entrée du souterrain des Tuileries jusqu'au Pont Charles de Gaulle) que la rive gauche (depuis l'accès quai Anatole France jusqu'à la sortie quai Branly) ;
- l'opération « Paris Plage » s'y déroule durant l'été, du tunnel des Tuileries jusqu'au tunnel Mazas.

Reconquérir progressivement les voies express en lien avec le développement d'une offre de déplacement alternative.

Encouragée par le succès remporté par ces opérations, la Ville s'est donnée pour objectif de reconquérir progressivement la voie Georges Pompidou. Des aménagements paysagers de qualité, permettront non seulement d'y assurer une continuité piétonne et cyclable, mais aussi d'y accueillir des activités de loisirs et de détente à caractère sportif et culturel. En lien avec ces propositions, La future ligne de transport fluvial de personnes sur le bief de Paris, entre Charenton-le-Pont et Suresnes, constituera un lien qualitatif supplémentaire entre les berges et les quartiers environnants.

Les circulations « douces » y seront développées, à mesure que les conditions générales de déplacement dans Paris permettront de limiter les reports de trafic automobile, notamment sur les quais hauts, après étude permettant de connaître pleinement les usages de cette voie.

La voie express pourra être définitivement interdite à la circulation automobile quand le volume du trafic routier aura pu être abaissé parallèlement à l'augmentation de l'offre alternative, qui sera proposée en fonction d'études sur les origines et les destinations proches ou lointaines des utilisateurs. Cette augmentation de l'offre comprend notamment l'amélioration du fonctionnement du RER C qui longe la Seine et des liaisons TC est-ouest, et la mise en place d'une ligne régulière de transport fluvial de personnes dans le bief de Paris.

Pour ce faire, plusieurs mesures sont envisagées :

- reconquérir plus fréquemment les voies sur berges à la faveur d'opérations ponctuelles ;
- réduire la circulation et limiter la vitesse à 50 km/h adaptée en ville ;
- fermer progressivement à la circulation automobile certaines bretelles, soit pour des questions de sécurité, soit pour rendre accessibles certains ports comme le port du Gros Caillou, réaménagé en promenade au bord de l'eau ;
- à terme, et en lien avec le développement de l'offre de transport en commun, rendre les berges aux piétons et aux vélos, en commençant par la partie centrale de Paris.

Sécuriser les quais hauts en amont et en aval du centre de Paris.

En complément des actions sur les berges basses seront menées en priorité les actions suivantes :

- création de carrefours à feux afin de sécuriser certaines parties des quais : pont de Bir Hakeim en rive droite, avenues de New York et du Président Kennedy ;
- sécurisation des traversées piétonnes (avenue de New York, avenue du Président Wilson et quai des Tuileries) et cyclistes, au droit des trémies et des rampes d'accès aux voies sur berges ;
- traitement en boulevard urbain des quais situés en entrée de ville, en particulier quai de Bercy et du quai de la Rapée.

Prescription ; préconisation ; partenaires impliqués Collectivités voisines, Préfecture de Police, SDAP ; STIF,

4. Améliorer la desserte des bois de Vincennes et de Boulogne et réduire l'impact du trafic

Au cœur de la zone dense et sur près de 2 000 hectares, les bois de Vincennes et de Boulogne constituent deux grands poumons verts et procurent aux Franciliens des espaces de respiration essentiels et un contact avec la nature, peu compatibles avec le maintien d'un trafic routier intensif.

Or, en semaine, lorsque les promeneurs sont peu nombreux, les bois sont traversés par une circulation de transit importante. Elle ne se limite pas aux grandes infrastructures qui les impactent

directement (boulevard périphérique, l'autoroute A13 dans le bois de Boulogne, autoroutes A4-A86 en tronc commun dans le bois de Vincennes). Elle se diffuse aussi sur les autres voies circulées des bois : il entre ainsi par les voies ordinaires autant de véhicules dans le bois de Vincennes à l'heure de pointe du matin que dans Paris par les autoroutes A1 et A4. De même, il entre à cette heure autant de véhicules dans le bois de Boulogne que dans Paris par les autoroutes A1, A3 et A4 cumulées. Ces flux, sans rapport avec le statut d'espace naturel, préjudiciable pour la faune, sont aussi à l'origine de nombreux accidents, souvent graves, liés au non-respect de la vitesse autorisée (50 km/h). Ils perpétuent en outre le morcellement de l'espace forestier par les voies de circulation et génèrent un bruit important.

En fin de semaine, c'est la forte pression du stationnement liée aux visiteurs des bois qui porte préjudice au cadre naturel et à la tranquillité des promeneurs.

Dans le respect des chartes d'aménagement durable des bois signées en 2003 par les communes riveraines, le département et la région, il est nécessaire d'y réduire la place de l'automobile et les nuisances induites.

Les opérations Paris-Respire mises en place depuis 2003 y contribuent. Elles consistent à neutraliser à la circulation automobile des portions de voies le samedi ou le dimanche lorsque les déplacements de transit sont les plus faibles et les promeneurs les plus nombreux. La concertation avec les collectivités riveraines devra permettre de définir les conditions dans lesquelles ces opérations pourront être étendues à de nouvelles voies.

Plus globalement, un ensemble de mesures permettra de réduire le transit automobile et d'améliorer la desserte des bois :

Développer une offre en transports en commun et un réseau cyclable continu pour réduire le transit automobile en semaine. L'amélioration des conditions de circulation des bus ainsi que leur fréquence concerne en premier lieu les lignes du réseau Mobilien définies par le PDUIF : la ligne n°325 (Château de Vincennes-Bibliothèque François Mitterrand), qui traverse le bois de Vincennes par l'avenue de Saint-Maurice et fait l'objet d'un comité d'axe piloté par la DDE du Val-de-Marne et la ligne n°244 (Porte Maillot – Rueil-Malmaison), qui traverse le bois de Boulogne par l'allée de Longchamp et fait l'objet d'un comité d'axe piloté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine. Les solutions à apporter concernent un territoire plus vaste que le bois lui-même. Elles doivent être concertées avec les collectivités riveraines et les autres partenaires concernés dans le cadre des comités des bois, et éviter les reports de circulation.

Développer des alternatives à l'automobile pour se rendre dans les bois autrement.

La question de l'accessibilité et de la desserte des bois en fin de semaine demeure en effet centrale. Actuellement respectivement 40% et 65% des visiteurs se rendent au bois de Vincennes et de Boulogne en voiture. Il ne s'agit pas d'interdire tout accès en voiture – il est d'ailleurs indispensable de maintenir une desserte pour les activités- mais de le réduire en facilitant l'utilisation d'autres modes qui ne sont pas toujours favorisés : transports en commun, vélo, marche, et leur intermodalité possible. Pour cela, les mesures envisagées sont les suivantes :

- aménager un réseau de promenades structurantes, intégré à une trame verte régionale et reliant le bois aux quartiers habités, aux transports en commun et aux autres espaces naturels ;
- rendre plus confortables et faciliter les traversées des grands espaces publics à pied et à vélo : grandes voies circulées ou « portes » du bois ;
- améliorer la desserte en transports en commun des bois : prolongement de lignes d'autobus existantes (lignes n° 43 et 63) ou mise en place de navettes des bois avec les concessionnaires, prolongation des horaires de service des lignes d'autobus existantes à l'ensemble des jours de la semaine (lignes n° 46, 111 et 241). En parallèle, des évolutions dans le cadre d'une réforme tarifaire globale sont aussi attendues pour simplifier la tarification actuelle (zonage dans le bois de Vincennes) et réduire le coût d'utilisation des transports en commun (correspondance avec un ticket "H", tarification familiale,...) ;
- encourager l'utilisation du vélo (location, stationnement) ;
- enfin optimiser l'utilisation de l'offre de stationnement existante et dissuader le stationnement « pendulaire ». Il s'agit de développer l'information et le jalonnement des aires peu utilisées, mais aussi d'étudier l'utilisation publique de l'offre existante dans les

grands équipements privés. La mise en place d'un stationnement payant pourra également être étudié.

Les bois accueillent également de grandes manifestations, dont il convient de gérer la fréquence et de réduire les impacts négatifs, notamment en terme de circulation et de stationnement, y compris pour les quartiers riverains.

Prescription ; préconisation ; partenaires impliqués Collectivités voisines, STIF, Préfecture de Police, SDAP, exploitants de parkings

5. Prendre en compte les spécificités du cœur de Paris

Les quartiers centraux constituent un secteur singulier de Paris où se concentrent un grand nombre de fonctions politiques, économiques, historiques et culturelles, à l'échelle parisienne, régionale ou nationale. La densité des déplacements locaux (services, commerces, tourisme, habitants, loisirs,...) dont le rythme et les motifs de déplacements varient considérablement et engendrent des attentes particulières en matière d'aménagements. Le centre est également traversé par de grands axes structurants de voirie comme la rue de Rivoli ou le boulevard de Sébastopol. Chaque jour, 300 000 véhicules entrent dans les quartiers centraux, plus de la moitié de ces véhicules ne font que traverser le cœur de Paris, sans s'y arrêter. L'origine et la destination de ces véhicules devront être précisément étudiées afin d'être prises en compte dans les projets concernant ces quartiers.

Dans la continuité des réalisations conduites depuis 2001, il est proposé de poursuivre les aménagements visant à garantir la qualité de vie des habitants et des usagers des quartiers centraux ainsi que leur bonne intégration dans l'ensemble métropolitain. Dès 2008, un plan d'ensemble déclinera une série de mesures cohérentes et coordonnées entre elles, sur la base des orientations suivantes :

Encourager à un plus grand recours aux transports en commun, notamment le week-end et en soirée

Bien que le cœur de Paris possède un réseau de transport en commun des plus performants, l'amélioration des services le samedi après-midi et le samedi soir doit permettre d'offrir une alternative face à un réseau routier particulièrement saturé à ces horaires. Il conviendra de bien tenir compte des spécificités des déplacements du week-end et ainsi :

- de proposer une augmentation de l'offre le samedi, tant en journée qu'en soirée ;
- de faciliter le report du stationnement des visiteurs dans les parkings situés en périphérie, par des tarifs adaptés et la promotion de ceux-ci.

S'appuyer sur l'amélioration du pôle d'échange des Halles

Dans le cadre du projet d'urbanisme mené par la Ville, le pôle d'échanges de Châtelet-les Halles (800 000 voyageurs quotidiens) sera réaménagé afin d'en faciliter les accès depuis la surface sur l'ensemble des voies et d'améliorer son fonctionnement. La gare devra être plus facilement repérable depuis l'extérieur. Pour cela, il est prévu la rénovation des accès existants et la création d'un nouvel accès Place Marguerite de Navarre. Le cheminement des usagers en sous-sol sera également amélioré

Elaborer un nouveau plan de circulation

Une réflexion est engagée afin d'élaborer un nouveau plan de circulation dans les quartiers centraux. Il s'agit de répondre aux objectifs de réduction de la pollution et des nuisances automobiles. Ce plan a vocation à dissuader le transit (la moitié des déplacements du centre) tout en s'articulant avec une restructuration et un renforcement de l'offre de transport en commun et en améliorant les déplacements nécessaires à la vie et à l'économie des quartiers centraux. Cette mesure fera l'objet d'une large concertation. Une attention toute particulière sera portée aux quartiers riverains, pour éviter qu'ils ne subissent des reports de trafic dommageables. L'élaboration de ce plan s'appuiera sur une étude approfondie des déplacements de ces quartiers ainsi que des expériences conduites dans ce domaine en Europe, comme à Rome ou à Londres, permettra d'identifier les pistes de réduction du transit dans les centres des grandes agglomérations.

Ce plan de circulation prendra particulièrement en compte la voirie souterraine des Halles, les Guichets du Louvre, la Place du Châtelet, les quais hauts, l'axe Réaumur/4septembre, la rue de Richelieu.

Parmi les mesures de ce nouveau plan, il est notamment prévu de restaurer le double sens sur les Grands Boulevards entre la place de la République et la rue de Richelieu. Cet aménagement devrait permettre à la fois de protéger les parcours des bus, de sécuriser les itinéraires cyclables et de rééquilibrer les flux automobiles, en reconstituant une continuité d'itinéraire automobile entre la place de la Madeleine et la place de la Bastille. Les mesures d'offre TC à prévoir en complément restent à définir pour organiser au mieux le report modal.

Développer les zones 30 et les rues à priorité piétonne

En cohérence avec le nouveau plan de circulation, s'agit de réaliser des "zones 30" à l'intérieur des mailles formées par les voies principales (les quais, le boulevard Sébastopol et les grands boulevards, les rues du Renard, Saint-Denis et Beaubourg, ou encore les voies supportant les lignes Mobilién). La vitesse des véhicules pourra par ailleurs être réglementairement limitée à 30km/h sur les tronçons de ces axes lorsqu'ils se situent à proximité de zones très fréquentées par les piétons.

Dans le cadre du projet d'urbanisme des Halles, les cheminements d'accès au Forum et au jardin seront améliorés, par la diminution du nombre de trémies, et l'extension des espaces à priorité piétonne. Les trémies non supprimées devront par ailleurs être traitées de façon à en réduire l'impact (rue du renard, par exemple).

Des voies à priorité piétonne (vitesse limitée à 15 km/h) seront aménagées dans les voies étroites, où les trottoirs ne permettent pas un cheminement aisé : c'est le cas notamment des secteurs à l'ouest du Châtelet, au sud et au nord des Halles, au nord et au sud de l'avenue de l'Opéra, autour de la Bibliothèque Nationale, dans le Sentier et le Marais, autour de l'Hôtel de Ville, et enfin, autour de la place des Vosges.

Par ailleurs, l'extension ou la création de nouveaux secteurs à trafic limité dans les quartiers centraux (à l'image des Halles ou de Montorgueil) pourront donner l'occasion d'expérimenter de nouveaux dispositifs de contrôle d'accès, en s'appuyant notamment sur les politiques conduites dans les centres villes d'autres grandes villes d'Europe. Toutefois, au regard du retour d'expériences du quartier Montorgueil, les modalités de tels dispositifs doivent allier souplesse, économie d'investissements et modularité. Ces aménagements s'accompagneront d'une amélioration de la desserte de proximité par les transports collectifs.

Enfin, le jalonnement des parcours piétons sera complété et renforcé. Les directions des pôles de services (panneau bleu) et des pôles culturels et touristiques (panneau marron), seront complétées par des informations sur les temps de parcours. Par ailleurs, des jalonnements sur des parcours particuliers pourront inciter les piétons à cheminer par des voies à l'écart des axes les plus circulés : liaison Louvre – Palais Royal – Bourse, ou Les Halles – Beaubourg – Marais, par exemple.

Créer des espaces civilisés sur les voies particulièrement attractives de la capitale

L'avenue de l'Opéra, la rue de Rivoli et le boulevard de Sébastopol cumulent des fonctions de transit routier avec une activité commerciale, culturelle, économique particulièrement importante, qui génère une présence intensive des piétons sur des trottoirs insuffisamment dimensionnés. Par ailleurs, la rue de Rivoli et le Bd de Sébastopol desservent de nombreux immeubles d'habitation.

Un grand nombre de lignes de bus, dont des lignes Mobilién, circulent sur ces voies, assurant une bonne desserte des quartiers environnants. Ces voies abritent de nombreux conflits d'usage, malgré les améliorations apportées par la mise en place des couloirs protégés sur la rue de Rivoli et le boulevard de Sébastopol.

En coordination avec les autres projets (reconquête des berges et réaménagement des Halles notamment), en lien avec le développement des transports collectifs (notamment du RER A et la modernisation de la ligne 1) ainsi que le nouveau plan de circulation, ces voies seront aménagées en espaces civilisés, afin d'y requalifier l'espace public et mieux répondre aux besoins des très nombreux usagers qui les fréquentent. La démarche intégrera aussi certaines places, dont la place du Châtelet, lieu hautement symbolique, aujourd'hui trop largement dévolu à une fonction de carrefour routier. Ces aménagements seront soumis à une large concertation qui permettra de prendre en compte les attentes, parfois contradictoires, des différents usagers qui les fréquentent.

Développer et inciter à de nouvelles pratiques de livraisons

La densité des services et commerces implantés dans le centre de Paris, associés à la forte pression des déplacements sur l'espace public encouragent au développement de nouvelles pratiques de livraisons. Pour cela, un programme d'ensemble prévoira :

- l'incitation au développement d'un maillage dense de « points-relais » pour les livraisons aux particuliers,
- le développement des livraisons par des véhicules « propres » à partir d'espaces logistiques urbains implantés en périphérie des quartiers centraux (parcs de stationnement St Germain l'Auxerrois, Concorde, Meyerbeer, Alban Satragne, Port des Célestins),
- un service de livraison à domicile partagé pour les commerces de proximité (location de véhicules électriques, utilisation des espaces de livraison en temps partagé),
- la création d'un pôle logistique sous les Halles.

Par ailleurs, la constitution d'une brigade d'agents spécialisés dans le contrôle des aires de livraisons, du stationnement illicite, ou encore dans la gestion des opérations de déménagements contribuera à améliorer la prévention et le contrôle du respect par les usagers de l'ensemble des réglementations progressivement mises en place.

Prescription ; préconisation ; partenaires impliqués STIF, Préfecture de Police, SDAP, Collectivités voisines, exploitants de parkings

V – DES ACTIONS POUR FACILITER LES DEPLACEMENTS A VOCATION ECONOMIQUE

A/ OPTIMISER LE TRANSPORT ET LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES DANS LA VILLE

Véritable service rendu au public, le transport de marchandises, représentant plus de 32 millions de tonnes annuelles, est indispensable au fonctionnement de la ville de Paris. La route occupe une place prédominante avec 90 % des tonnages traités quand le fleuve n'en traite que 7 %, et le fer 3 %. Ce déséquilibre tend à se creuser depuis plusieurs années en raison, notamment, de la disparition des espaces fonciers dédiés dans Paris aux activités logistiques et fluviales. La réduction de l'impact environnemental, la maîtrise de l'espace public dédié au fret, et l'installation sur le territoire parisien des outils logistiques indispensables à son fonctionnement constituent les enjeux.

L'approvisionnement des commerces, des artisans et des autres acteurs économiques de Paris génère plus de 1 600 000 mouvements de marchandises par semaine auxquels il faut ajouter les flux « achats » ainsi que l'ensemble des flux annexes (déchets, déménagements, BTP et flux administratifs). La complexité du dispositif « marchandises » de 1999 (règlement de la circulation et des livraisons, statut des aires de livraison) fait qu'il s'est avéré peu appliqué par les livreurs et qu'il présente des difficultés à s'intégrer dans le fonctionnement de la ville. La réforme de ce dispositif mis en œuvre au 1^{er} janvier 2007 doit contribuer à améliorer l'efficacité économique des commerces, les conditions de travail des conducteurs-livreurs et les conditions générales de déplacement.

1. Développer le fret ferroviaire et fluvial

- Favoriser l'entrée et la sortie des marchandises dans Paris par le fer (en particulier par les faisceaux ferroviaires principaux) et par la voie d'eau (Seine, canaux Saint-Denis et de l'Ourcq) et réserver la route à la diffusion et la collecte dans les quartiers de la capitale en s'appuyant sur le développement d'un parc de véhicules peu polluant. Pour les canaux, la Ville soutient l'élaboration de schémas d'infrastructures portuaires avec les collectivités riveraines, comme cela a été conçu pour le canal Saint-Denis.

Carte CP02-22 - Canaux : valoriser les atouts des canaux

- Préserver les espaces fonciers adaptés aux échanges ferroviaires et fluviaux pour organiser la logistique conformément à leur inscription en zone UGSU ou UV dans le PLU. Il s'agit des sites répertoriés sur la carte jointe, sites particulièrement bien desservis et adaptés à la logistique ferroviaire et fluviale.

Carte CP02-24 - Marchandises : sites de logistique urbaine

- Créer ou rénover les sites logistiques ferroviaires et fluviaux situés sur les espaces listés ci-dessus. Ces sites s'inscriront dans les opérations d'urbanisme prévues, et à ce titre ils participeront au dynamisme économique local. Ils seront aménagés et gérés en veillant aux bonnes conditions d'environnement notamment vis-à-vis du voisinage immédiat et des populations locales (Chapelle-Charbon, Clichy-Batignolles, Gobelins-Olympiades, Bercy-Poniatowski, port de fret Quai de l'Allier).

Préconisation ; recommandation ; perspective ; partenaires impliqués RFF, PAP, VNF, SNCF, Région, STIF, Préfecture de Police, Collectivités voisines, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires

2. Intégrer les sites logistiques dans leur environnement

- Veiller à l'intégration des sites dans leur environnement urbain en termes de paysage, de bruit, et d'émissions de polluants et de poussières, et par l'utilisation de matériaux adaptés.
- Mettre en place une logistique propre sur les sites intermodaux grâce à l'utilisation de véhicules peu polluants ou électriques ou fonctionnant au gaz, grâce à une organisation minimisant le nombre de mouvement de marchandises, à un choix de parcours limitant les nuisances pour les habitants, et au respect du règlement « marchandises ».

3. Mettre en place un nouveau dispositif « marchandises »

- **Simplifier le règlement parisien** pour une meilleure application par l'instauration de principes de surface occupée au sol par le véhicule, de tranche horaire ainsi qu'une approche environnementale. En conformité avec les préconisations du PDUIF, cette simplification est compatible avec l'harmonisation des règlements à l'échelle de l'agglomération, que soutient la Ville de Paris.
- **Minimiser les nuisances de livraisons** grâce à des engagements pris par les acteurs du transport et la Ville de Paris dans la « Charte de Bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris », laquelle intègre le renforcement progressif de l'approche environnementale destinée à favoriser l'exploitation de véhicules « propres », à optimiser les schémas logistiques les moins polluants, à créer des aires de livraisons professionnalisées, à former les conducteurs livreurs urbains, et à équiper les véhicules de dispositifs limitant le bruit et plus globalement à prendre en compte la réduction du bruit sur l'ensemble de la chaîne logistique du transporteur au chargeur. Cette Charte invite également au respect de la réglementation. La gestion de cette Charte s'appuie sur un comité partenarial de suivi et d'évaluation, qui pourra être élargi en fonction des besoins. Ainsi les professionnels et institutionnels s'engagent à respecter le nouveau dispositif Marchandises et à le faire évoluer.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués Région, Préfecture de Police, Collectivités voisines, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires

4. Améliorer les conditions de livraisons

- **Développer des espaces logistiques urbains** associés à une logistique « propre » et plus généralement visant à réduire les impacts sur l'environnement urbain.
- **Améliorer les aires de livraisons :**
 - En intégrant de façon optimale des aires logistiques dans les bâtiments (hors espace public) équipées pour accueillir des véhicules « propres » (point d'alimentation au GNV, prises d'alimentation électriques...)
 - en adaptant l'offre à la demande logistique des rues de Paris, en précisant le statut des aires de livraisons et en limitant l'usage à 30 minutes par l'utilisation d'un disque horaire.
- **Mettre en place un système d'information dédié aux professionnels** en vue d'optimiser l'exploitation du secteur des marchandises.
- Organiser le stationnement des véhicules de livraison des marchés non sédentaires.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués Préfecture de Police, Collectivités voisines, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires

5. Favoriser les innovations sur la question des livraisons

- **Inciter à la livraison à domicile** pour encourager les consommateurs à gérer leur achat en circulations douces ou en transports en commun et éventuellement diminuer la pression logistique dans les quartiers à « mono-activité ».
- **Mailler la ville de points « relais-colis »** qui autorise les livraisons en horaire décalé.
- **Mettre en place un réseau de « bureaux de Ville »**, lieu de groupage / dégroupage destiné à traiter les mouvements de marchandises des professionnels à l'échelle du quartier.
- **Positionner des espaces logistiques urbains** constituant à l'échelle de Paris ou d'un arrondissement un point de transit autorisant une entrée massifiée des marchandises et une diffusion de proximité en véhicules peu polluants.

- **Développer et encourager les pratiques innovantes** comme la mise en place de bornes lumineuses « 30 minutes » sur les aires de livraisons, de points d'appui logistique avec assistance à la livraison, l'expérimentation d'aires de livraison concédées à un gros générateur de trafic, de systèmes de livraisons terminales en vélos triporteurs (« Petite Reine »), de consignes automatiques pour les artisans réparateurs, etc.
- **Etudier la possibilité d'utiliser le RER, le métro et le Tramway, en horaire décalé, pour faire entrer des marchandises** dans Paris de façon massifiée sur des lieux de concentration logistique. Une expérimentation pourrait être envisagée sur le site des Halles dans le 1^{er} arrondissement visant à acheminer du fret express et d'autres marchandises au départ de l'aéroport de Roissy CDG à l'aide d'une navette ferroviaire ayant les mêmes caractéristiques d'exploitation que les navettes voyageurs du RER B et de l'aménagement des quais dédiés aux marchandises développés aux deux extrémités du lien ferroviaire permettant le transfert modal.
- **Faire évoluer la logistique des déchets** vers une organisation plus urbaine et durable en opérant un transfert modal de la route vers le fer et le fleuve pour l'évacuation des matières secondaires à recycler et en introduisant des techniques de collecte innovantes telle que le réseau pneumatique.

Préconisation ; recommandation ; perspective ; partenaires impliqués STIF, Préfecture de Police, Collectivités voisines, exploitants de parkings, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires, transporteurs

B/ FACILITER LES DEPLACEMENTS ET LE STATIONNEMENT NECESSAIRES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES ET SOCIALES

De nombreuses activités économiques sont dépendantes de l'utilisation de véhicules, des conditions de circulation et de la fiabilité des temps de parcours. Les véhicules d'urgence, les véhicules de service public ou de certaines professions médicales ou paramédicales ont des besoins de déplacements automobiles que la collectivité doit faciliter.

En matière de stationnement, les professionnels ont besoin de trouver rapidement une place de stationnement au plus près de leur lieu de destination sur voirie ou hors voirie. Certains professionnels, à l'instar des commerçants et des artisans, utilisent leur véhicule comme atelier ambulatoire, véhicule d'approvisionnement, de stockage et de livraison et doivent bénéficier de facilités en matière de stationnement ou d'arrêt.

Ces besoins doivent être resitués dans une politique globale des déplacements à l'échelle de la ville, et de la zone dense, qui répond à des objectifs de maintien de la vie locale, de développement de l'activité économique, d'amélioration de la qualité de vie et de la qualité des espaces publics, qui constitue bien souvent un atout pour la commercialité des rues concernées. Sur un plan général, la conception des futurs aménagements intégrera, en concertation avec les professionnels concernés, la nécessaire évaluation de leurs conséquences en terme économique.

1. Mieux répondre aux besoins de stationnement professionnel des commerçants, des artisans et des artisans-réparateurs

Pour faciliter le stationnement professionnel des commerçants et artisans, une mesure a été mise en place en 2006, leur permettant d'accéder au tarif préférentiel résident avec une carte d'ayant droit gratuite.

Par ailleurs, un **plan d'action global** visant à répondre aux **besoins spécifiques des artisans, des réparateurs** et des commerçants et à améliorer l'intégration urbaine de ces activités, sera élaboré, en liaison avec la commission extra municipale du commerce et de l'artisanat, rassemblant la Ville et les acteurs du secteur professionnel. A l'instar de la démarche mise en œuvre avec les transporteurs et les commerçants sur la question des livraisons, la concertation avec les artisans s'appuiera sur un diagnostic partagé des besoins des professionnels en matière de circulation, de stationnement et de règles d'occupation de l'espace public.

Prescription ; partenaires impliqués Préfecture de Police, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires,

2. Faciliter les déplacements de certaines professions de la santé et du social et l'accès aux structures médico-sociales de proximité aux personnes qui y sont accueillies

Les besoins liés au maintien à domicile et l'amélioration des services de soins à domicile pèsent fortement sur les professions paramédicales, notamment des infirmières libérales, qui jouent un rôle essentiel auprès des personnes âgées notamment. Ces missions d'utilité sociale génèrent des déplacements nombreux, parfois en voiture quand il s'agit de quartiers mal desservis par les transports collectifs. Une concertation avec le secteur professionnel concerné permettra de définir un dispositif et des règles relatives à ce stationnement d'utilité sociale.

D'autre part, il conviendra d'évaluer, en liaison avec la RATP, l'impact de l'autorisation d'accès des couloirs de bus aux ambulances.

Il conviendra également de définir des zones de dépose, notamment, devant les centres d'accueil de jour destinés aux personnes âgées désorientées (type Alzheimer) afin que les familles, les taxis ou le PAM puissent accompagner en toute sécurité les bénéficiaires des dits centres.

Un comité de pilotage annuel réunissant les représentants des professions médicales et paramédicales examinera les dispositifs destinés à faciliter le stationnement et la circulation des médecins urgentistes et les conditions de stationnement des infirmières libérales.

Prescription ; partenaires impliqués -Préfecture de Police, associations d'usagers, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires

3. Faciliter la logistique des déménagements

Avec 40 000 interventions par an, les professionnels du déménagement ont des besoins spécifiques qu'il convient de prendre en compte : nécessité de stationnement longue durée (de la demi journée à quelques jours), utilisation de véhicules encombrants, et généralisation de l'utilisation de monte meubles devant être placés au niveau des lieux d'intervention.

En coopération avec les professionnels et la Préfecture de Police, seront définies les modalités de réservation d'un espace de stationnement pour les véhicules industriels et les monte meubles qui devront toutefois veiller à éviter les couloirs de bus, les portes cochères, les trottoirs et les pistes cyclables.

Prescription ; partenaires impliqués -Préfecture de Police, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires

4. Améliorer le service du stationnement dans les parcs publics pour les déplacements professionnels, les visiteurs et les clients

Le dynamisme commercial de Paris n'est pas dépendant, loin de là, du seul usage de la voiture : seulement 7 % des déplacements d'achat à Paris sont effectués en voiture un jour de semaine et 15% le samedi. L'augmentation de l'amplitude des transports en commun le samedi et le dimanche, l'incitation à utiliser les parcs-relais ou les parcs situés aux portes de Paris, ou la création du dispositif de vélos en libre-service sont de nature à réduire encore le recours à l'automobile des clients des commerces parisiens. Cependant, lorsque l'usage de l'automobile est nécessaire, il importe de mieux orienter les usagers vers les parcs publics de stationnement et d'améliorer la disponibilité des places de stationnement de courte durée sur voirie.

- **Mettre en place un guidage dynamique** indiquant la disponibilité de places de stationnement vers les parcs publics dans certains secteurs très commerçants de Paris ou faisant l'objet de fortes demandes ponctuelles de stationnement.
- **Améliorer l'information sur le stationnement** à Paris pour les visiteurs occasionnels (en matière de réglementation, de tarifs, de parcs de stationnement ouverts aux visiteurs, de transports en commun).
- **Améliorer la signalisation des parcs aux portes** de Paris et inciter à y laisser sa voiture grâce à la mise en place d'un tarif « séjour ».

- **Diversifier les modalités de paiement** (Moneo).

Prescription ; partenaires impliqués- Préfecture de Police, exploitants de parkings

5. Rendre plus efficace le stationnement de courte durée sur voirie

- **Adapter localement la répartition des places de stationnement de courte durée** dit « rotatif » afin de la faire correspondre aux rues les plus commerçantes ou occasionnant de fortes demandes de stationnement de courte durée.
- **Améliorer le contrôle du stationnement payant**, en particulier rotatif, pour accroître le taux de disponibilité des places et réduire le temps de recherche de place de stationnement.
- **Mettre en œuvre une modulation tarifaire plus adaptée** en vue de mieux répondre aux saturations constatées et d'éviter les effets frontière.
- **Étendre les plages de stationnement payant le samedi** afin d'accroître la disponibilité des places pour les visiteurs, dans les rues et quartiers à forte activité commerciale.

Prescription ; préconisation ; partenaires impliqués Préfecture de Police

C/ REDUIRE LE RECOURS A LA VOITURE ET ENCOURAGER LES ALTERNATIVES POUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le recours à l'automobile pour se rendre à son travail dépend beaucoup de la mise à disposition d'une place de stationnement gratuite à destination, sur son lieu de travail ou sur voirie. A Paris, une entreprise qui met à la disposition de ses salariés une place de stationnement voit 39% de ses salariés venir quotidiennement en voiture. Ils ne sont plus que 10% en moyenne lorsque l'entreprise n'offre pas de places à ses salariés.

Des études ont montré que la réduction de places de stationnement pour les salariés sous les immeubles de bureaux n'entraîne pas un report systématique sur la voirie mais engendre une modification du comportement des salariés pour leur déplacement domicile-travail et souvent, en cascade, pour l'ensemble de leurs déplacements quotidiens. Il importe donc de sensibiliser les entreprises au rôle qu'elles peuvent jouer dans la réduction du trafic à travers l'élaboration concertée avec les salariés et leurs représentants de Plan de Déplacement d'Entreprise mais aussi d'offrir une alternative complète, en incluant les enjeux de rabattement vers les modes de transport en commun « lourds » (RER, Transilien).

1. Développer les parcs-relais en Ile-de-France et en améliorer le fonctionnement

L'offre de parcs-relais, déjà conséquente (80% des gares franciliennes sont plus ou moins bien équipées grâce à plus de 560 parcs-relais représentant 105 000 places) doit être développée au bénéfice des habitants de banlieue trop éloignés des gares pour les atteindre à pied ou en vélo et dont l'offre de transports en commun de rabattement est inexistante ou très insuffisante.

En première couronne, le rabattement en bus ou en modes doux sur les gares ou stations de RER ou métro doit être privilégié chaque fois que possible. En deuxième couronne, les parcs-relais, déjà utilisés par 17% des utilisateurs des transports en commun à destination de Paris, doivent être modernisés, étendus ou créés. Cette politique, pour être cohérente, visible et efficace, doit être coordonnée, notamment par le STIF qui a engagé un « schéma directeur des Parcs Relais » qui devrait déboucher sur un programme pluriannuel d'investissement.

Améliorer le fonctionnement du système de parcs-relais en Ile-de-France passe par :

- le développement de l'information sur l'existence même des 600 parcs-relais, et la mise en place d'une signalisation cohérente et homogène,
- la réhabilitation et la sécurisation des parcs vétustes,
- des contrôles d'accès de ces parcs afin d'éviter les détournements d'usage (voitures ventouses...)

- une tarification incitative et cohérente à l'échelle régionale associée à une billettique commune avec les transports en commun.

Par ailleurs, des aires de stationnement longue durée seront développées pour les vélos (en instaurant des espaces abrités, voire clôturés, et munis d'arceaux), complétées par l'amélioration de la desserte de ces pôles par un réseau cyclable.

Des parcs-relais seront également créés dans des gares insuffisamment équipées et dont le rabattement en bus ou en modes « doux » vers les transports publics « lourds » ne suffit pas à irriguer le bassin versant. Il importe aussi de prendre en compte les besoins des visiteurs (visiteurs professionnels et touristes notamment) en les orientant vers certains parcs publics offrant de la vacance aux portes de Paris et connectés à des lignes de métro : d'où la nécessité d'une amélioration de l'information et de la signalétique en approche, dans le parc et vers la station de métro, ainsi que de l'expérimentation de tarifications combinées.

En tout état de cause, le renforcement du rabattement en bus et en modes « doux » sera privilégié dans la zone dense de l'agglomération parisienne et lorsque le pôle d'échanges est au cœur d'un espace urbain dense, afin d'éviter de reporter sur les centres urbains secondaires d'Ile-de-France les nuisances automobiles et d'y dégrader les conditions de rabattement en bus par l'accroissement des encombrements.

Préconisation ; recommandation ; partenaires impliqués STIF, Région, DIRIF, Collectivités voisines, transporteurs, exploitants de parkings

2. Limiter les créations de places de parking dans les nouveaux immeubles de bureaux bien desservis par les transports en commun

Pour éviter la réalisation superflue de places de stationnement dans les nouveaux immeubles de bureaux bien desservis par les transports en commun, il convient de plafonner, voire d'envisager, dans certains secteurs, de renoncer à la réalisation de places de stationnement.

Pour rendre possible un plafonnement de la norme du PLU en fonction de la desserte en transports en commun, un document d'urbanisme ou de planification supérieur comme le PDUIF ou le SDRIF doit mentionner la possibilité pour les collectivités locales bien desservies par les transports publics, d'instaurer de telles normes (Loi Solidarité et Renouvellement Urbains). La Ville de Paris souhaite donc que le prochain SDRIF et/ou le prochain PDUIF prévoient ces dispositions afin que le PLU parisien puisse être adapté en conséquence.

Dans l'attente, un Cahier des Recommandations en matière de déplacement et de stationnement sera élaboré, afin que les acteurs de la construction et de l'aménagement tiennent compte, entre autres, de la capacité de stationnement des parcs au regard de la desserte potentielle en matière de transport en commun, des caractéristiques de la voirie environnante, des potentiels de mutualisation et des modes de déplacements alternatifs au véhicule particulier (station d'auto-partage,...), etc.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués promoteurs, SEM aménagement

3. Développer les Plans de déplacements d'Entreprise

Les objectifs du Plan de Déplacements de Paris nécessitent une mobilisation de tous les acteurs ayant une influence sur le nombre et la nature des déplacements et le mode de transport utilisé. Les entreprises en concertation avec leurs salariés ont un rôle central et ont de nombreux outils entre leurs mains (remboursement des frais de transport, flottes de véhicules, choix de nouvelle implantation...) pour réduire le coût des transports, améliorer les conditions d'accès de leurs salariés et clients et réduire le trafic automobile et ses nuisances. Les administrations et entreprises publiques, nombreuses à Paris, possèdent en la matière d'importantes marges de manœuvre.

Mettre en œuvre un Plan de Déplacement de l'Administration Parisienne (PDAP), après concertation avec les personnels et leurs représentants, est une nécessité et revêt une valeur exemplaire. Il a pour objectif de faciliter la mobilité des salariés de la Ville de Paris tout en réduisant la part des déplacements automobiles dans les trajets domicile-travail ainsi que dans les déplacements professionnels. Le PDAP comprendra des mesures favorables au vélo comme la mise à disposition de vélos de service, la mise en place d'une bourse de covoiturage, la rationalisation de l'usage des

véhicules de service et des ressources de stationnement (pool de voitures), ou encore la mise en place de facilités pour les agents usant de titres de transport public dans le cadre de leurs déplacements professionnels. Une attention particulière sera portée aux personnels les plus dépendants de l'automobile (en fonction des distances domicile-travail, des horaires décalés, de l'offre de transport en commun). La Ville encouragera les autres grandes administrations publiques parisiennes comme l'APHP ou la Préfecture de Police à s'engager dans des stratégies analogues de plans de déplacements.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France rend obligatoire sur les grands sites d'emploi la **réalisation de Plans de Déplacements Entreprise** (PDE). La Ville de Paris s'associera aux collectivités de l'agglomération et aux partenaires économiques et sociaux en vue d'inciter à la mise en place de PDE pour les principales entreprises du bassin d'emploi, en créant avec d'autres collectivités intéressées une cellule de conseil aux entreprises pour leurs besoins de mobilité. Elle garantira par ailleurs un appui et une coordination des PDE pour les entreprises venant s'implanter dans les zones d'aménagement du territoire parisien. En liaison avec la réflexion menée par le Bureau des Temps, la Ville de Paris incitera certaines grandes entreprises et « pôles générateurs de trafic » à étaler les heures de début de travail de leurs salariés tout en les encourageant à utiliser les transports en commun. Une démarche analogue pourra être engagée avec les instances de l'Education nationale et les Universités pour l'accès des sites scolaires et universitaires importants.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués- Région, STIF, Collectivités voisines, transporteurs, associations d'usagers, organisations socioprofessionnelles, chambres consulaires

DI/ ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT D'ACTIVITES TOURISTIQUES

Capitale mondiale du tourisme, Paris accueille annuellement **26 millions de visiteurs** dont 60 % d'étrangers, et les prévisions tablent sur un doublement des flux à l'horizon 2020. Le tourisme génère des retombées économiques majeures (8 milliards d'euros) et plus de 300 000 emplois directs ou indirects. La grande majorité des touristes (89 %) se déplace en métro, représentant ainsi 10 % environ des utilisateurs du métro parisien, alors que seuls 23 % utilisent le bus, 16 % le taxi, 13 % l'autocar, 5 % l'automobile et 3 % le vélo. S'ils se déclarent en effet satisfaits de la facilité d'utilisation et de la densité du réseau métropolitain, les touristes peinent à comprendre le fonctionnement du réseau de bus et sont mécontents du manque de disponibilité des taxis. Les touristes sont aussi de plus en plus nombreux à découvrir Paris à pied (mais aussi en vélo), **la marche étant probablement le mode le plus adapté à une ville historique dense comme Paris**. Ce mode de transport est aussi le plus intéressant pour le commerce parisien de proximité. Si l'attrait de Paris en matière touristique est un formidable atout économique, la concentration de flux touristiques sur certains sites oblige à organiser et réduire les nuisances du transport de groupes en autocars. En effet, en haute saison, ce sont près de **1500 autocars** qui circulent dans la ville. Réduire ce type de nuisance passe donc par le développement d'aires de stationnement pour autocars en périphérie, par l'offre de transports alternatifs aux autocars pour les groupes (navettes fluviales et lignes régulières touristiques), enfin par la limitation de l'accès et du stationnement des autocars pour améliorer l'environnement des sites touristiques... .

1. Favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs

- **Promouvoir la découverte de Paris en modes « doux »** par une importante communication qui insistera sur la lisibilité, la signalétique, et le jalonnement. Une amélioration de la signalétique piétonne, voire cycliste sera mise en œuvre. Le travail sur l'accueil touristique sera poursuivi avec la création de nouveaux kiosques d'informations. Des produits touristiques comme l'organisation de visites à vélo, à pied ou encore l'accueil des cyclistes dans le parc hôtelier seront valorisées.
- **Faciliter l'usage du taxi par les touristes** en améliorant la qualité de service et en tenant compte des attentes des touristes (compréhension aisée des tarifs, connaissance des langues étrangères, voire uniformisation de la couleur des véhicules).
- **Aider au développement des navettes fluviales touristiques** en apportant des améliorations au service de navettes fluviales mis en place en 2003 suite à l'interdiction des autocars de circuler sur les îles (communication auprès des tour-opérateurs et des agences de voyages via l'OTCP).

- **Adapter l'information voyageurs aux visiteurs ne connaissant pas Paris ou la langue française** avec l'élaboration d'un guide sur l'offre globale de transport en plusieurs langues mis à disposition des touristes pour favoriser l'usage des transports collectifs, mais aussi grâce à l'amélioration de l'accès à l'information sur les différents modes en temps réel afin de mieux évaluer les possibilités de multimodalités.

Prescription ; préconisation ; partenaires impliqués- STIF, Préfecture de Police, transporteurs, Office du Tourisme

2. Encadrer le transport des touristes par autocars

Les orientations suivantes seront précisées dans un schéma directeur des déplacements des autocars de tourisme et dans une charte à conclure avec les professionnels du secteur du transport de tourisme :

- **Renforcer l'offre publique, encore insuffisante, de stationnement spécifique** en recherchant de nouveaux sites de stationnement mieux répartis dans Paris en lien avec les sites touristiques et les besoins de remisages des autocars de tourisme (sous le stade Emile Anthoine, sous l'avenue Foch, au sein des secteurs d'aménagement Batignolles et Paris Nord Est, ...) et adaptés aux besoins diurnes et nocturnes, en développant les outils de gestion de cette offre (Pass Autocars, nouveaux services aux professionnels dont l'amélioration de la qualité de l'accueil des usagers, définition d'itinéraires recommandés) et en rendant plus efficace le contrôle de la réglementation.
- **Etendre les zones touristiques** où les autocars sont interdits de stationnement et d'arrêt en dehors des emplacements réservés, de manière à réguler la présence des autocars sur les sites fortement fréquentés.
- **Etudier avec les professionnels concernés la mise en place de minibus non polluants**, de petite capacité, afin de desservir les quartiers de Paris aux rues étroites, et étudier ainsi la création d'une intermodalité entre grands autocars et minibus sur de nouveaux sites de stationnement pour autocars, aux portes de la capitale.
- **Inciter à une coordination régionale** du stationnement et de la circulation des autocars et au développement d'alternatives pour les déplacements touristiques (lignes régulières touristiques, centrale de réservation, Noctilien, transports en commun).
- **Coordonner les services et les circuits des lignes régulières** d'autocars et inciter les opérateurs à recourir à des **véhicules plus « propres »**.
- **Améliorer l'organisation et favoriser la création de nouvelles gares routières de lignes internationales**. 150 lignes internationales d'autocars desservent Paris sans qu'il n'existe de véritable organisation de ce service à l'exception de la gare de Bagnole-Galliéni. L'amélioration de l'image et de la perception de cette dernière gare, et la création de nouveaux équipements contribueront à répondre aux besoins des déplacements internationaux en autocars, lesquels concernent une part non négligeable de touristes. Trois lieux paraissent répondre aux critères de localisation de ces nouvelles gares routières : le boulevard Poniatowski, la Porte de la Chapelle, et la Porte d'Orléans.

Prescription ; préconisation ; recommandation ; perspective ; partenaires impliqués- Région, STIF, Préfecture de Police, Collectivités voisines, transporteurs, Office du Tourisme

VI - LES ACTIONS EN FAVEUR DU STATIONNEMENT RESIDENTIEL

Dans le cadre de la politique globale du stationnement, les mesures du PDP visent à faciliter le stationnement résidentiel à proximité du domicile et mieux prendre en compte les conditions locales de stationnement. Il s'agit à la fois d'encourager la mixité résidentielle, notamment la présence de familles avec enfants, qui disposent plus fréquemment que les autres ménages d'une automobile, mais aussi d'inciter les Parisiens à ne pas utiliser leur automobile chaque fois que cela est possible.

A Paris, un ménage sur deux ne dispose pas de voiture. A ce faible niveau de possession s'ajoute un usage modéré des véhicules, le plus souvent occasionnel. Ainsi, en semaine, une automobile sur deux ne bouge pas.

Le parc automobile parisien atteint 560 000 véhicules en 1999, dont 230 000 à la disposition de familles avec enfants. Mais la densité d'automobiles des ménages, de l'ordre de 5 300 au km², figure parmi les plus élevées des grandes villes européennes, au même titre que la densité de population.

Face à ces besoins, l'offre de stationnement est hétérogène : 430 000 places sous les immeubles de logements, les plus récents car les autres en sont dépourvus, 85 000 places de garages commerciaux, 70 000 places de parcs publics concédés par la Ville de Paris et 165 000 places licites sur la voirie. Globalement suffisante, l'offre n'est pas toujours adaptée : mal répartie sur le territoire, pas toujours accessible pour les résidents, souvent chère pour les ménages les plus modestes.

Le PDP propose en priorité de mieux utiliser l'offre existante, par exemple en mobilisant, pour les résidents, les places disponibles dans les parcs de stationnement des bailleurs sociaux et les parkings aux portes de Paris.

Il est également proposé de continuer à offrir des tarifs de stationnement résidentiel sur voirie très attractifs et à développer les abonnements à tarif réduit dans les parcs publics. Parallèlement à cette politique en faveur du stationnement résidentiel, la modulation des tarifs du stationnement de courte durée, alliée à un meilleur contrôle et une verbalisation systématique des infractions, sont de nature à assurer une meilleure disponibilité des places sur voirie et donc à diminuer le trafic lié à la recherche de place. Dans le domaine du contrôle, de réels progrès restent toutefois à accomplir.

La perspective de développement de l'auto-partage, alternative à la possession en propre d'une automobile pour les personnes qui en ont un usage peu fréquent, constitue également une piste complémentaire. Elle sera encouragée.

Sur l'ensemble des questions de stationnement, la Ville de Paris poursuivra la concertation avec les villes riveraines afin d'améliorer la coordination des politiques locales mises en œuvre, et notamment l'harmonisation des régimes de stationnement sur voirie. Elle soutiendra aussi la création d'un observatoire du stationnement sur la zone dense.

A/ ACCROITRE L'OFFRE ACCESSIBLE POUR LES RESIDENTS AVEC UNE TARIFICATION PREFERENTIELLE

1. Faire évoluer localement la réglementation sur voirie

Les places de stationnement situées dans la rue représentent moins de 20% de l'offre totale à Paris, mais elles sont très sollicitées. La Ville de Paris a souhaité marquer la priorité donnée au stationnement des résidents en instaurant, en janvier 2002, le tarif de 0,5€ par jour (soit - 80% du tarif antérieur). La Ville entend maintenir cette tarification attractive qui a pour vocation d'inciter les parisiens à une utilisation modérée de leur véhicule.

Elle propose également les actions suivantes :

- **Poursuivre la généralisation du stationnement payant.** Cette mesure concerne les quartiers périphériques. Elle permet de libérer pour les résidents bénéficiant de tarifs préférentiels et les visiteurs, des places occupées par des voitures de pendulaires* et des voitures ventouses. La mise en place du stationnement payant est coordonnée au préalable avec les collectivités riveraines pour éviter les effets de reports d'une commune à l'autre et favoriser le stationnement des riverains de part et d'autre des limites communales, dans les voies limitrophes.
- **Adapter la réglementation aux besoins.** Transformer certaines places de régime rotatif (stationnement de courte durée) en places mixtes (stationnement de courte durée avec possibilité de stationnement résidentiel) sans nuire à la commercialité des voies.
- **Créer de nouvelles places de stationnement mixte,** en introduisant du stationnement mixte sur les axes « rouges » transformés en « espaces civilisés », par la transformation ponctuelle de stationnements longitudinaux en stationnement en épi ou la suppression d'anciennes zones de livraison devenues excédentaires.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués Préfecture de Police, Collectivités voisines

2. Poursuivre la mise en place des tarifs réduits pour les résidents hors voirie

Certains quartiers parisiens sont bien équipés de parcs de stationnement souterrains mais les tarifs des abonnements proposés apparaissent dissuasifs pour de nombreux ménages. Deux mesures sont proposées :

- **Mettre en place des abonnements à tarif réduit pour les résidents dans les parcs concédés de la Ville de Paris.** Une réduction de 30% minimum sera systématiquement mise en place lors du renouvellement des concessions ou par avenants pour les contrats en cours.
- **Inciter les gestionnaires de garages commerciaux à proposer des réductions similaires.** Par convention, elle pourrait donner droit à être référencé dans le service "Paris parking résident" mis en place par la Ville de Paris.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués Préfecture de Police, exploitants de parkings, bailleurs sociaux

3. Encourager la réduction de l'usage de la voiture par des tarifications « petits rouleurs » hors voirie

En cohérence avec l'objectif de favoriser l'usage modéré de la voiture individuelle, notamment par les résidents qui disposent d'abonnement dans les parcs souterrains, il est proposé d'adopter des dispositions tarifaires qui prennent en compte la fréquence des entrées et sorties de véhicules :

- **Mettre en place des tarifs "petits rouleurs" dans les parcs concédés de la Ville de Paris.** La tarification "petits rouleurs" désigne un abonnement dont le prix diminue en fonction de la moindre utilisation de la voiture (nombre de sorties du parc de stationnement). Expérimentée dans le parc Pyramide, cette tarification sera étendue aux autres parcs dans le cadre des renouvellements de concession ou par avenant aux contrats en cours.
- **Etudier la possibilité d'étendre cette tarification aux parcs des bailleurs sociaux et aux garages commerciaux.**

Prescription ; préconisation ; perspective ; partenaires impliqués exploitants de parkings, bailleurs sociaux

B/ AUGMENTER LA DISPONIBILITE DE L'OFFRE POUR LES RESIDENTS

1. Faire évoluer la réglementation sur voirie

L'existence d'une offre sur voirie est une chose, sa disponibilité en est une autre. Afin de privilégier les résidents, une évolution de la réglementation, à associer avec un meilleur respect, est envisagée pour accroître la disponibilité des places. Les mesures consistent à :

- **Etendre la plage horaire du stationnement payant sur voirie** En étendant les plages du stationnement payant horaire le samedi, pour les secteurs de stationnement mixte des quartiers à forte activité commerciale, voire le dimanche dans quelques zones fortement touristiques, on limite leur occupation permanente par des visiteurs et la rotation des places dégage également des disponibilités pour les résidents qui paient forfaitairement à la journée.
- **Expérimenter le stationnement résidentiel pur.** A l'instar de nombreuses métropoles européennes, un régime de stationnement exclusivement réservé aux résidents pourra être envisagé dans certaines rues, dès que les adaptations réglementaires le rendront possible.

Prescription ; perspective ; partenaires impliqués -Préfecture de Police

2. Généraliser la priorité aux résidents dans les parcs publics concédés

Lors du renouvellement des concessions, des quotas minima d'abonnés résidents seront introduits en fonction des besoins du secteur afin de leur garantir une disponibilité de places à des tarifs préférentiels.

Prescription ; partenaires impliqués exploitants de parkings concédés

C/ MIEUX UTILISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VACANTE

Si dans certains quartiers parisiens, la difficulté rencontrée par les résidents à la recherche d'une place de stationnement est majeure, dans d'autres, il existe une offre de stationnement vacante. La Ville de Paris souhaite faciliter la mise en relation de l'offre et de la demande et poursuivre les actions déjà engagées, pour le stationnement des automobiles bien sûr, mais aussi des 2 roues.

1. Proposer un stationnement résidentiel « délocalisé » dans les parcs publics aux portes de Paris

Environ 4 000 places de stationnement sont vacantes dans des parcs publics concédés aux portes de Paris. Une étude menée par la Ville de Paris indique que 15% des résidents parisiens sont prêts à "délocaliser" leur lieu de stationnement par rapport au domicile à vingt minutes de métro de chez eux si les tarifs pratiqués sont attractifs. Des tarifs réduits de l'ordre de 40% pourraient ainsi leur être proposés. Ils pourraient également être proposés aux habitants des communes limitrophes, "petits rouleurs".

Prescription ; partenaires impliqués exploitants de parkings concédés, Collectivités voisines

2. Mieux utiliser les places vacantes des parcs de stationnement des bailleurs sociaux

La mise en œuvre, par le passé, de normes élevées de création de places de stationnement dans certains programmes de logements sociaux a conduit à concentrer une offre importante, sous utilisée, dans certains quartiers de Paris. Pour mettre à la disposition des résidents cette offre disponible, certains parcs de stationnement des bailleurs sociaux seront réhabilités et ouverts, à des tarifs attractifs. Cela requiert à l'instar de ce qui a été réalisé avec l'OPAC, de mettre au point des partenariats entre la Ville de Paris et chacun des bailleurs sociaux, afin d'établir, par convention, les obligations et les financements respectifs. L'évolution de tarifs et leur harmonisation feront l'objet d'un suivi particulier dans le cadre des comités de pilotage instaurés entre la Ville et les bailleurs sociaux au titre des conventions sus-mentionnées.

Recommandation ; partenaires impliqués -bailleurs sociaux

3. Faciliter les contacts entre les propriétaires de places de stationnement et des résidents à la recherche d'une place

Il s'agit de développer un service unique "Paris parking résident" sur Internet et la plate-forme téléphonique Paris Info 36 75 de mise en relation des propriétaires de places disponibles et des résidents parisiens. A partir du recensement actualisé des places vacantes dans les parcs publics de la Ville de Paris et les parcs de certains bailleurs sociaux, ce service pourra être progressivement élargi à l'ensemble des bailleurs publics et privés, aux gestionnaires de garages commerciaux qui s'engageront à respecter l'esprit de ce service, notamment sur le plan tarifaire et aux particuliers.

D/ AMELIORER LA QUALITE DE SERVICE

Sont notamment visés : l'amélioration de l'accessibilité et du contrôle (ascenseurs, places réservées aux personnes handicapées), du confort (olfactif, visuel et sonore), des amplitudes d'ouverture, de l'information et de la signalétique interne et externe, le renforcement de la sécurité et des services (stationnement et tarification spécifiques pour les véhicules électriques, petites voitures, motos, vélos, auto-partage, covoiturage) et plus globalement une amélioration de la qualité de service.

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués-exploitants de parkings, bailleurs sociaux

Mettre en œuvre une charte de qualité des parcs publics concédés

La Ville de Paris incitera les exploitants de parcs publics concédés de la Ville de Paris à mettre en œuvre cette charte de qualité à travers des contrats, des systèmes d'intéressement et des mesures complémentaires. Elle pourrait prendre la forme d'une certification de qualité de service pour les parcs de stationnement.

Préconisation ; partenaires impliqués exploitants de parkings, AFNOR

E/ PRENDRE EN COMPTE LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

A l'occasion de nouvelles constructions, il est nécessaire de prendre en compte les besoins en stationnement résidentiel des futurs habitants sans encourager l'usage de la voiture, mais également, si nécessaire, les besoins des habitants des quartiers riverains.

1. Réduire le déficit en stationnement résidentiel des quartiers riverains lors d'opérations d'urbanisme liées à la Ville de Paris

Cette mesure consiste à prendre en compte la demande en stationnement résidentiel des quartiers riverains de l'opération par la création d'une offre de stationnement supplémentaire. Cette possibilité est notamment étudiée actuellement dans les opérations : gare d'Auteuil, Batignolles, Championnet, Laennec, porte Pouchet, porte de Montreuil et plus généralement les Grands Projets de Renouvellement Urbain.

Prescription ; partenaires impliqués- promoteurs, SEM aménagement

2. Mutualiser les places de stationnement dans les futures opérations d'urbanisme

Dans les zones d'urbanisation, comme Batignolles et Paris Nord Est, il est possible de maîtriser la création de places de stationnement, sur et hors voirie, mais aussi leur usage, pour favoriser les résidents et réduire la part de la voiture dans l'ensemble des déplacements générés par ces nouveaux quartiers. Les projets d'urbanisation intégreront les opportunités de mutualisation des places de stationnement entre les diverses fonctions des secteurs concernés (bureaux, commerces, activités, services, logements...), à apprécier au cas par cas en fonction des circonstances locales, de manière à maîtriser l'affectation prioritaire de ces places aux résidents, à réduire les coûts de construction et d'exploitation et à encourager une utilisation raisonnée de l'automobile. Cette mutualisation se fera dans des parcs de stationnement de secteur, hors voirie, de préférence maîtrisés par la collectivité afin de s'assurer d'une priorité aux résidents. Dans les opérations d'urbanisme exemplaires en matière de qualité environnementale (exemple de la ZAC Gare de Rungis), les programmes prévoient un nombre de places de stationnement très limité et mutualisées, répondant en priorité aux besoins des résidents.

Prescription ; partenaires impliqués-promoteurs, SEM aménagement

3. Moduler les normes minimales de stationnement dans les permis de construire de logements

Le PLU a défini, dans son article 12, une norme minimale unique de stationnement dans les nouveaux immeubles de logement. Elle rend obligatoire la construction d'au moins 1 place de stationnement pour 100 m² de surface hors œuvre nette (SHON). Ce seuil correspond à l'équipement moyen

constaté des ménages parisiens. S'agissant d'un minimum, la construction de plus de places demeure possible.

Une modulation plus fine de cette norme en fonction de l'offre disponible de stationnement résidentiel des quartiers et de la qualité de la desserte en transports en commun sera introduite lors d'une future évolution du PLU. L'enquête publique du PLU a montré une forte attente en la matière. L'amélioration récente de la connaissance de l'offre de stationnement privée sous les immeubles de logements permet à la Ville de Paris de mieux connaître les situations locales de déficit ou d'excédent de stationnement.

La définition de nouvelles normes, à laquelle sera associé l'observatoire du PLU, se fera dans le cadre d'une stratégie globale en faveur du stationnement résidentiel qui développe toute une panoplie de moyens pour améliorer les conditions de stationnement des résidents. La norme de l'article 12 joue un rôle important à l'avenir mais demeure toutefois limitée par rapport à l'existant : les constructions annuelles de places correspondent à moins de 1% des places existantes sous les immeubles. En outre, les constructions neuves sur le territoire parisien ne coïncident pas nécessairement avec les secteurs les plus déficitaires en la matière.

Prescription ; partenaires impliqués promoteurs

4. Construire de nouveaux parcs publics résidentiels en l'absence d'alternatives

Dans certains quartiers, en particulier ceux où les nouvelles constructions devraient être peu nombreuses à l'avenir, la construction de nouveaux parcs publics réservés aux résidents pourra être envisagée lorsque le déficit en stationnement résidentiel est élevé, et s'il ne peut pas être résorbé par une meilleure utilisation de l'offre existante ou dans le cadre de nouvelles opérations d'aménagement. Deux projets sont d'ores et déjà engagés qui permettront de créer en 2011 un parc de stationnement résidentiel de 200 places rue Frémicourt dans le 15^{ème} et un autre de 600 places dans le secteur Cardinet dans le 17^{ème}.

Prescription ; partenaires impliqués exploitants de parkings

VII - L'AMENAGEMENT ET LA GESTION DES ESPACES PUBLICS : UN OUTIL ESSENTIEL POUR LA REUSSITE DU PLAN DE DEPLACEMENTS

Un grand nombre des actions proposées dans le projet de Plan de Déplacements ont pour support les espaces publics parisiens. La réussite des objectifs assignés au PDP passe donc aussi par la qualité des espaces publics réaménagés.

En même temps, les espaces publics, comme l'architecture qui les entoure, constituent le paysage urbain de la ville de Paris. Ce paysage urbain renvoie sur l'histoire, le patrimoine et l'image symbolique de la ville et ne peut donc se limiter à la dimension des déplacements. En effet, les espaces publics assurent globalement quatre grandes fonctions :

- une fonction de déplacements et de mobilité ;
- une fonction d'accueil des réseaux et d'approvisionnement vital de la cité ;
- une fonction de représentation ;
- et une fonction de desserte et de support à la vie locale.

En favorisant toutes ces fonctions, l'espace public contribue très largement à l'image de la ville, sa qualité, son identité et favorise la cohésion des pratiques sociales. Le réseau des espaces publics est ouvert à tous, accessible à toute heure du jour et de la nuit sans autre restriction que les règlements de police qui en régissent les usages et les droits et devoirs de tous les citoyens. En cela, il constitue le bien commun le plus partagé dans la cité. Mais il n'est pas une ressource inépuisable : au contraire, c'est un espace « fini », non « extensible », qui impose que des choix et des priorités soient clairement définies.

La mise en place d'une démarche de projet d'ensemble pour les espaces publics, proposée dans le cadre du PDP, est destinée à accompagner ou à transformer les usages, à améliorer les paysages urbains, avec un haut niveau d'exigence de développement durable et de qualité spatiale et paysagère.

La présente partie vise à identifier les outils méthodologiques et de conception qui concourent à la réussite des objectifs et des actions proposées. Il s'agit tout d'abord de proposer un nouveau guide de l'espace public et une méthode de mise en œuvre pour l'aménagement et la gestion des espaces publics. Ces outils ont vocation à être utilisés pour les nouveaux projets d'espace public. Il s'agit parallèlement de renforcer la polyvalence des espaces et de faciliter les usages temporels différenciés. Il faut enfin redéfinir certaines règles de fonctionnement et d'usage de ces espaces et veiller à leur respect et à leur contrôle.

A/ UN NOUVEAU GUIDE DE L'ESPACE PUBLIC ET UNE METHODE OUVERTE AUX APPROCHES PLURIDISCIPLINAIRES

L'espace public parisien doit préserver ses qualités acquises et reconnues mondialement, tout en acceptant les évolutions des techniques en matière de circulation et de communication (TIC). Pour cela, il est proposé de bâtir un nouveau guide de l'espace public parisien et de favoriser les approches pluridisciplinaires, au sein des services et dans les relations avec les partenaires, communes limitrophes et habitants.

1. un nouveau guide de l'espace public

Préserver les qualités acquises et reconnues par le monde entier

La qualité des espaces publics parisiens, héritée d'une longue tradition, est reconnue dans le monde entier : la simplicité des tracés, la sobriété des matériaux, l'élégance et cohérence des mobiliers urbains, l'harmonie entre la voie et les constructions... Cette qualité reconnue doit être étendue à l'ensemble des quartiers parisiens et au-delà, et non pas uniquement dans les secteurs historiques. De même, le nouveau guide de l'espace public a vocation à être partagé avec les collectivités

territoriales voisines pour tous les territoires en frontière, dans une logique d'échanges de savoir-faire et de mise en commun des meilleures idées de conception et de gestion.

La qualité doit se retrouver à toutes les échelles d'intervention, dans les grands projets mais aussi dans les aménagements très ponctuels de voirie (élargissements de trottoir, création de stationnement en « lincoln », îlots refuge de traversée, aire de stationnement spécialisée,...). Chaque dispositif nouveau conçu pour des impératifs de sécurité routière ou de gestion de la circulation intégrera ces critères qualitatifs.

Accompagner les nouveaux usages et les évolutions technologiques

Un projet de guide de l'espace public avait permis, dans les années 1990, d'établir des règles communes pour l'aménagement des rues à l'ensemble des intervenants internes et externes (ingénieurs, architectes, paysagistes, gestionnaires des réseaux), en rappelant les caractéristiques traditionnelles des espaces publics parisiens : le respect de l'identité parisienne, la sobriété des projets, la pérennité de leur mise en œuvre, la qualité des matériaux et mobiliers employés, enfin la polyvalence des espaces.

Depuis cette période, les usages et les attentes ont évolué avec notamment le développement des aménagements pour les bus, les taxis, les vélos, mais aussi des fermetures temporaires à la circulation. Plus globalement les nouvelles orientations promues dans le PDP et déclinées dans toutes les actions des chapitres précédents nécessitent une actualisation du guide de l'espace public. En outre, la notion d'un Paris concentrique a évolué, faisant des territoires de la couronne les nouveaux lieux de la centralité à l'échelle du cœur de l'agglomération. Les espaces publics sur ces territoires sont légitimes à bénéficier des aménagements d'une aussi grande qualité mais posent des questions différentes des boulevards et des rues des villes anciennes (cf. insertion du boulevard périphérique, portes de Paris, grandes radiales intercommunales à requalifier...).

Enfin, il convient de faire évoluer le mobilier urbain en permanence. Par exemple, l'attente des usagers des transports étant de plus en plus grande en matière de service (confort de l'attente, information en temps réel, accessibilité, billetterie, recherche de parcours adapté, etc.), le mobilier des stations de tramway, bus, taxis, vélos en libre-service, doit être adapté pour intégrer au mieux ces besoins.

Prescription ; partenaires impliqués Préfecture de Police, SDAP, gestionnaires de réseaux

2. une méthode ouverte aux approches pluridisciplinaires

On constate un certain décalage entre l'organisation traditionnelle des services, leurs méthodes de travail et les questions posées par l'usage, la gestion et la conception de l'espace public de la ville contemporaine. Le nombre des acteurs mobilisés par l'aménagement des espaces libres urbains est de plus en plus important et doit intégrer, en outre, les relations avec les habitants, les associations et les professionnels des transports dans les processus de concertation. Les méthodes de travail doivent donc continuer d'évoluer au sein des services municipaux et dans les relations avec les partenaires institutionnels et les usagers. Les élus ont, dans ce domaine, non seulement un rôle essentiel d'animation du débat public mais aussi, in fine, d'arbitrage et de décision politique.

Trois grandes idées peuvent servir à repenser les méthodes :

- **la prise en compte de la pratique des usagers** : l'entrée par les usages et donc par les usagers représente une nouvelle démarche qui synthétise les autres entrées. En outre, clé d'une lecture intégrée de la situation, l'usager est aussi le destinataire final des interventions. Il peut être un acteur et participer directement à la qualité de l'espace public : ce sont les usagers qui l'animent, le font vivre et inventent en quelque sorte son histoire. La notion de responsabilité collective pourrait être mise en avant à condition de considérer les usagers comme co-producteurs directs de la qualité des espaces.
- **l'enjeu de tranquillité publique** : le sentiment d'insécurité est généré par des gestes et des actes dont la répétition provoque des appréciations négatives, inspire des réactions craintives et finit par constituer des nuisances objectives. Parler de tranquillité publique permet de prendre en compte

la dimension vécue de la qualité de l'espace public, par opposition à la seule mesure - statistique et policière - de l'insécurité ou des infractions au code de la route.

- **l'organisation territoriale des gestionnaires** : pour réaliser et maintenir la qualité de l'espace public, il faut non seulement établir une coordination des différents services concernés (Etat, collectivités territoriales ou secteur privé), mais il faut aussi, plus concrètement, animer autour d'un enjeu commun et d'une action groupée les agents de terrain des différents opérateurs intervenants. La fonction de "responsable de site" qui procède par résolution de problèmes et non pas par attribution de compétences pourrait être une avancée conceptuelle pour la gestion de certains espaces.

Dans cette perspective, il s'agit assurément d'introduire plus de pluridisciplinarité dans les équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre (sciences sociales, écoute et décodage des pratiques individuelles et collectives...). Il convient également de favoriser les échanges entre fonctionnaires et spécialistes des questions d'espace public entre la Ville de Paris et les collectivités voisines. Il convient enfin de reconnaître comme une compétence et un vrai métier la nécessaire coordination et le dialogue entre tous les acteurs parties prenantes des projets ou de la gestion des espaces publics. Les démarches de conduite de projet développées dans les territoires de renouvellement urbain (GPRU, Politique de la Ville) et la prise en compte des démarches HQE développées dans les nouvelles opérations d'aménagement urbain pourraient être utilement reprises dans les équipes travaillant sur les espaces publics.

Prescription ; partenaires impliqués Préfecture de Police, SDAP, gestionnaires de réseaux

3. des actions transversales à tous les projets

Traiter les sols en utilisant les potentiels offerts par les nouveaux matériaux

Les aménagements légers et ponctuels par certains matériaux, peintures, effets de lumière sont susceptibles de renforcer la compréhension des espaces, notamment dans les lieux de partage vélos/piétons, piétons/bus, qui représentent des innovations d'usage majeures dans Paris.

De nouveaux matériaux et luminaires peuvent aider à accompagner et identifier des nouvelles pratiques : graphisme pur les réseaux cyclables, mise en valeur des espaces civilisés par exemple.

Il s'agit aussi d'utiliser des matériaux adaptés pour des chaussées peu bruyantes et des trottoirs confortables. Le "Plan Bruit" précise que les revêtements de chaussée anti-bruit les plus performants seront utilisés de manière ciblée sur les voies les plus bruyantes et aux abords des sites sensibles vis à vis du bruit, avec une réduction en façade de 3 dB à 7,5 dB en fonction des conditions de circulation ; les revêtements anti-bruit plus classiques seront utilisés pour les opérations d'aménagement de voirie en cours (Mobilien, espaces civilisés) et dans les autres zones de bruit critique de la cartographie du bruit routier.

Il s'agit également d'introduire dans les clauses techniques des marchés de travaux le recours aux innovations techniques qui émergent actuellement sur le marché en matière de revêtement moins polluant.

Mieux intégrer la conception lumière dans les projets

L'action à poursuivre et développer sur la lumière urbaine doit permettre d'assurer partout un niveau d'éclairage satisfaisant mais aussi de créer des ambiances agréables, rassurantes et confortables.

La nuit qui peut durer parfois de 16h à 7h du matin apporte un regard particulier sur la ville depuis les espaces publics. Vivre la ville la nuit, c'est en redécouvrir ses lignes de force, sa géographie et ses lieux clés. La lumière nocturne ne se limite pas aux seuls éclairages publics ; il faut prendre en compte toutes les sources de lumière : enseignes lumineuses, signalétiques, lumières commerciales, éclairages d'espaces privatifs et lumières festives.

Pour autant, les fonctions premières de l'éclairage, tournées vers le confort et la sécurité des personnes, des biens et des déplacements, restent primordiales et génèrent encore des attentes dans les quartiers moins prestigieux de la capitale. A ces objectifs de sécurité et de valorisation de l'espace, il convient d'ajouter une préoccupation environnementale qui implique le choix judicieux de

sources lumineuses les moins consommatrices d'énergie et les moins polluantes indépendamment de leur recyclage obligatoire en fin de vie.

Afin de définir les priorités en matière d'éclairage des cheminements piétons, la Ville pourra s'appuyer à la fois sur des diagnostics techniques et sur du ressenti issu par exemple de marches exploratoires nocturnes incluant le regard des femmes.

Intégrer le mobilier urbain et la signalisation

La prolifération du mobilier urbain (panneaux routiers, indicateurs pour chaque mode, marquage au sol, publicité, panneaux publicitaires etc..) conduit à une saturation des informations et contribue à l'envahissement de l'espace public. Le nombre d'objets sera réduit grâce à l'évolution des doctrines d'exploitation des voies, la recherche de solutions polyvalentes et la suppression des panneaux publicitaires sur trottoirs étroits. Le contrôle et la dissuasion du stationnement sur trottoir doivent permettre, à terme, la suppression de tous les potelets.

Développer le végétal dans l'espace public

Une des qualités fortes de l'espace public parisien repose sur son couvert végétal exceptionnel. En effet, Paris bénéficie de plus de 96000 arbres d'alignement plantés le long des rues les plus larges et sur les berges de la Seine et des canaux. En outre, l'ensemble des espaces verts de Paris (les bois, les parcs et les squares anciens ou plus récents) constitue un autre réseau qui se superpose au réseau des espaces publics.

La présence du végétal dans l'espace public doit être encore renforcée et trouver de nouvelles expressions, comme y incite le PLU, avec des nouveaux alignements d'arbres valorisant les perspectives, avec les verdissements de façades ou de pignons, avec de nouveaux aménagements paysagers, en poussant la réflexion sur les corridors écologiques pour favoriser la biodiversité et constituer des espaces protégés de l'animation urbaine.

Les territoires d'application sont évoqués dans les actions relatives au développement des modes doux ou dans les actions visant à réduire les nuisances sur des territoires et des infrastructures d'échelle métropolitaine.

On peut aussi promouvoir des usages temporaires et diversifiés de certains espaces publics avec la réalisation d'aménagements au rythme des saisons, sur un mode contemporain : végétaux, supports, scénographie végétale...

Toutes ces actions doivent intégrer les avancées environnementales et technologiques les plus modernes (gestion durable de l'arrosage automatique, nutrition raisonnée des jeunes végétaux, supports de végétaux verticaux, végétaux d'essence locale, ...).

Accompagner les nouveaux usages et les pratiques émergentes

Paris se propose de prendre en compte l'usage des technologies de l'information et de la communication dans l'espace public. Le développement des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) peut donner naissance à de nouveaux usages dans l'espace public à l'image des bancs expérimentaux développés par la Ville de Paris en 2006. Au-delà de cet exemple, les espaces publics doivent être adaptés aux attentes des citoyens qui utilisent de plus en plus les TIC pour leurs déplacements, pendant ou à l'occasion de leurs déplacements.

Parallèlement, l'invention et l'installation de nouvelles œuvres d'art dans l'espace public doivent être développées, notamment pour les grands projets et faire partie intégrante de l'élaboration et de la concertation des projets, notamment pour éviter des interventions « plaquées ». Au-delà des implantations pérennes, l'expression artistique éphémère ainsi que les arts de la rue, comme forme de reconquête de certains espaces publics sera encouragée. S'agissant des initiatives municipales, une forte association entre les concepteurs des espaces et les artistes est indispensable. Les modes d'information et de sensibilisation des habitants et usagers devront être renforcés. Les pratiques festives, ludiques ou culturelles sur l'espace public génèrent chez les citoyens un autre regard sur la rue et contribuent aux objectifs du PADD en faveur d'un cadre de vie amélioré et d'une vie de quartier renforcée.

Enfin, les projets peuvent être l'occasion d'un travail de conception sur les utilisations alternatives des espaces publics. Comme pour les voies sur berges avec Paris Plage ou plus largement dans la capitale avec les opérations « Paris respire », des usages alternés en fonction des rythmes de la ville pourront être développés lors de projets nouveaux ou sur des espaces publics non réaménagés, par exemple des piétonisations ponctuelles, en lien avec des activités commerciales, culturelles ou de loisirs. Ces utilisations temporelles pourront aussi être développées à des fins de préfiguration ou d'expérimentation avant de réaliser un aménagement définitif.

Prescription ; partenaires impliqués Préfecture de Police, SDAP, associations d'usagers, gestionnaires de réseaux

B/ METTRE EN ŒUVRE DES PROJETS D'ESPACE PUBLIC SUR LES TERRITOIRES A FORT ENJEU

Les actions proposées dans les parties III et IV du projet de PDP impactent directement la question des espaces publics. Le développement des transports en commun et des modes doux dans Paris ou la réduction des nuisances sur des territoires ou des infrastructures d'échelle métropolitaine, impliquent de faire évoluer, voire de transformer profondément les espaces concernés. La démarche de projet évoquée ci-dessus s'applique donc directement à ces espaces.

En définitive, il est indispensable de s'appuyer sur la logique et la démarche de projet, en ayant une vision globale de l'espace public parisien jusqu'en rive avec tous ses voisins. Plusieurs catégories d'espaces peuvent être évoquées.

1/ Requalifier des espaces publics majeurs : transformation du paysage et des usages

Redonner une identité forte à certaines places parisiennes devenues carrefours

Certaines places continuent aujourd'hui d'être de véritables « lieux de vie », que ce soit de vie sociale (place de l'Hôtel de Ville), de vie culturelle (places de l'Opéra, de l'Opéra ou du Trocadéro) ou de vie politique (places de la République, de la Bastille ou de la Nation). Mais, les grandes places parisiennes sont devenues très souvent des lieux de passages, des vastes carrefours automobiles contournés par les piétons et difficiles à traverser.

Certaines places sont très accentogènes, comme République, Opéra, Gambetta par exemple. D'autres places ont perdu leur composition spatiale d'origine comme la place Valhubert. Enfin, des places majeures situées à proximité de grands projets d'espaces publics méritent sans conteste d'être réaménagées comme la place de Clichy ou la place du 18 Juin 1940.

En prenant en compte l'inscription de ces places dans l'articulation des tracés urbains et leur rôle dans les quartiers environnants, il convient de les recomposer sur la base de quelques principes majeurs : conforter une vision globale et homogène du paysage de la place, éviter les propositions qui partitionnent l'espace en affectant à chaque type d'usager un espace dédié au risque de rendre l'espace peu lisible en raison de la signalétique induite par cette partition, mais préférer les dispositifs qui assurent un plus grand partage de l'espace en promouvant en parallèle un meilleur respect des règles par les différents usagers. Une limitation de la vitesse de circulation des véhicules motorisés à 30 km/h pourra être envisagée dans certains lieux.

Les places étant souvent des pôles multimodaux, les échanges avec les stations de métro et les arrêts de bus seront facilités en déplaçant si besoin, des arrêts bus, voire en réorientant ou en créant de nouveaux accès au métro.

« Pacifier » les grandes avenues et boulevards (cf. chapitre IV.C)

Les projets d'espaces civilisés et Mobiliens ont pour objectif d'améliorer les déplacements en priorité en transport en commun, à pied ou à vélo mais sont aussi l'occasion de redonner un nouvel élan à la vie locale et mettre en valeur le paysage et le patrimoine architectural et urbain. Ces projets concernent pour beaucoup les avenues et les boulevards qui sont les voies principales structurantes à l'échelle de la ville avec des tracés réguliers. Leur réaménagement devra préserver leur unité et contribuer à l'amélioration de leur paysage, tout en s'articulant avec un renforcement de l'offre de transport en commun.

L'aménagement des boulevards, situés bien souvent à l'emplacement d'anciennes enceintes, pourra être l'occasion de construire des promenades oubliées comme celle des boulevards des Fermiers Généraux.

Prescription ; partenaires impliqués -Préfecture de Police, STIF, SDAP, Collectivités voisines, transporteurs

2. Donner plus d'urbanité aux espaces publics de la couronne

Les grandes opérations d'urbanisme de part et d'autre du boulevard périphérique entraînent nécessairement un changement profond de l'organisation des espaces publics de la couronne, en favorisant les déplacements de proximité des habitants actuels et futurs.

Les nombreuses coupures urbaines actuelles créent des lieux peu hospitaliers. Ainsi, les traversées du boulevard périphérique constituent généralement des grands carrefours routiers, tout comme les boulevards des Maréchaux à cause de la présence de passages dénivelés. Les espaces dédiés à l'entreposage et aux services (dépôt de matériaux de voirie, déchetteries, fourrières, etc.) et les discontinuités de front bâti entre les boulevards des Maréchaux et le tissu urbain des communes limitrophes renforcent l'impression de coupure.

Aussi, les actions à mener sur les espaces publics de ces quartiers sont nombreuses afin de les rendre plus amènes, plus urbains, plus accessibles à pied et à vélo.

Faire des portes des lieux de centralités

Eléments structurants essentiels du paysage périphérique de la capitale, les portes de Paris représentent à la fois une coupure et un lien avec les communes limitrophes. Aujourd'hui, rares sont les portes qui constituent des « points de centralité » bénéficiant d'une réelle vie commerciale, elles sont plus fréquemment des pôles d'échanges de transports essentiellement routiers et parfois collectifs (métro, bus parisiens et de la périphérie). Il reste beaucoup à faire, aussi bien dans le domaine des déplacements que dans celui de l'aménagement urbain, pour que ces vastes espaces deviennent des lieux d'échanges et de continuité, et qu'une véritable vie locale puisse émerger.

Les projets mis en oeuvre devront viser à ménager entre Paris et les communes voisines des liaisons plus urbaines, sans engendrer de congestion dans les communes riveraines.

Prescription ou préconisation pour les axes de la Préfecture de Police – Partenaires impliqués : Préfecture de Police, SDAP, Communes riveraines – Autres acteurs : associations d'usagers, conseils de quartiers, SEM, Apur

Poursuivre le réaménagement des boulevards des Maréchaux, axe urbain majeur de la couronne

Les boulevards des Maréchaux sont encore aujourd'hui utilisés comme l'exutoire du Périphérique (à l'exception du sud) accueillant par conséquent une circulation de transit qui, par les nuisances qu'elle induit, les rend peu propices au développement de la vie locale et à l'appropriation par les populations riveraines. Le tramway au sud a permis d'embellir ces boulevards et a montré comment un projet structurant peut dynamiser un ensemble de projets de requalification urbaine. La Ville de Paris entend continuer de mener cette politique avec l'extension du tramway T3 à l'est et au nord.

Les Maréchaux sont ainsi appelés à former un véritable boulevard urbain, avec une trame végétale renforcée par des plantations d'alignement, bosquets, plantations aléatoires, prolongation des jardins publics, etc. Il s'agit aussi de favoriser le développement des circulations « douces » en améliorant le confort des piétons, par l'élargissement des trottoirs, la rationalisation du mobilier urbain, des traversées sécurisées et la priorité donnée à la continuité des pistes cyclables. Tandis que les spécificités de chaque porte de Paris doivent être mises en valeur, le tramway permet de supprimer l'effet de barrière actuel des Maréchaux.

Etablir des proximités territoriales jusque là ignorées de part et d'autre du Périphérique

Afin de favoriser l'ouverture des territoires périphériques vers Paris comme vers l'agglomération, de nouvelles liaisons devront être créées pour franchir les grandes infrastructures routières et ferrées.

Ainsi, dans le secteur Nord-Est, la création de nouveaux espaces publics permettra d'ouvrir le territoire vers Paris et la Plaine Saint-Denis: c'est en ce sens qu'est envisagée une passerelle au-dessus du boulevard périphérique entre la ZAC Claude Bernard et le futur centre commercial

d'Aubervilliers à travers le Parc du Millénaire, de même qu'est prévu un franchissement du réseau ferré entre le faisceau Est entre Michelet et la ZAC Claude Bernard.

Quant au secteur Paris Rive Gauche, la jonction prochaine de l'avenue de France au boulevard Masséna et la poursuite des aménagements dans le secteur Masséna Bruneseau permettront la mise en place de continuités urbaines avec les espaces publics existants et à venir sur le territoire de la commune d'Ivry. Ces nouvelles liaisons seront élaborées en concertation étroite avec la ville d'Ivry.

Dans l'aménagement de **Clichy-Batignolles**, la création d'un nouveau parc qui intègre une relation forte entre le square des Batignolles et la porte de Clichy, par la création d'une passerelle piétonne au-dessus du boulevard Berthier, répondra à une attente importante de la part des quartiers riverains et des communes voisines. Les espaces publics du secteur seront revalorisés, en particulier le boulevard Berthier, l'avenue de Clichy et la porte de Clichy.

Dans la continuité de l'aménagement du quartier Bercy, une liaison nouvelle devra également être aménagée sous le boulevard périphérique entre la rue Baron Leroy et Charenton-le-Pont.

Par ailleurs, le PDP s'inscrit aussi **dans la continuité du GPRU**, en proposant de l'accompagner par une requalification des espaces publics des territoires concernés, bien souvent délaissés. Ainsi, des projets importants comme l'aménagement d'une esplanade sous le périphérique Porte Pouchet, la réalisation du « mail Bréchet » ou l'aménagement urbain de la Porte d'Ivry, contribueront à transformer l'image de ces quartiers, aujourd'hui en déshérence. Les recalibrages de nombreuses voies de desserte à l'intérieur des 11 quartiers GPRU seront aussi de nature à améliorer nettement leur paysage en renforçant les plantations, favorisant les déplacements de proximité.

Traiter les voies limitrophes entre Paris et les communes voisines

Les voies situées en limite communale sont souvent proches des pôles d'emplois et de la population des villes limitrophes et la plupart du temps dépourvues de riverains parisiens. Il s'agit de poursuivre et de développer les actions engagées pour renforcer leur entretien et améliorer leur état (nettoyement, réfection des chaussées). La gestion et le contrôle du stationnement aux interfaces devront également être améliorés en coordination entre la Ville de Paris, les communes limitrophes et la Préfecture de Police. Plus largement, des conventions pourront être conclues entre la Ville de Paris et les communes riveraines pour la gestion de ces voies.

Prescription ; préconisation ; partenaires impliqués Collectivités voisines, Préfecture de Police, STIF, SDAP,

C/ FAVORISER LA POLYVALENCE DES ESPACES PUBLICS

La notion même de partage de l'espace public met en exergue la question de la temporalité et les différentes formes d'appropriation collective. En outre, les fonctions urbaines ne sont pas réparties uniformément sur le territoire parisien, de même qu'elles ne sont pas constantes dans le temps : ainsi les fortes fréquentations piétonnes varient-elles selon le moment de la journée, de la semaine ou de l'année. Autant de temps propres à la ville et aux espaces publics à prendre en compte dans le Plan de Déplacements de Paris.

1/ Renforcer la polyvalence des espaces publics pour les déplacements et pour les autres fonctions urbaines

La logique fonctionnelle à l'œuvre dans certains aménagements des années 1950 et 1960 a conduit à une spécialisation plus ou moins exclusive de certains grands espaces publics parisiens : voies sur berges, boulevard périphérique, ... D'autres grands axes ont vu leur polyvalence limitée par le fait que les trottoirs ont été rognés ou le stationnement strictement interdit (« axes rouges »).

Un nouveau partage de l'espace a été engagé depuis 2001 au profit des transports en commun, des piétons, des vélos. L'innovation à l'œuvre dans toutes les grandes villes européennes et à Paris en particulier consiste aussi à faire disparaître la spécialisation exclusive des espaces publics pour retrouver une polyvalence des usages.

Cette politique doit se poursuivre en utilisant les outils de l'aménagement et les moyens de gestion adaptés. La vocation des espaces publics des prochaines années n'est pas de multiplier les obstacles physiques aux déplacements mais d'obtenir une régulation progressive des usages, en protégeant les plus faibles des véhicules les puissants et en promouvant un plus grand respect des règles par tous les usagers. En outre, la vocation des nouveaux aménagements a pour but de redonner de la place à des fonctions urbaines en déshérence et à des usages qui n'étaient plus possibles dans un

environnement trop dégradé. L'agrandissement des trottoirs permet de mieux cheminer pour les piétons mais il permet aussi une plantation d'arbres d'alignement, la mise en place de bancs ou d'abris aux arrêts de bus. Ce sont toutes les fonctions urbaines qui peuvent retrouver leur place progressivement.

Prescription ; partenaires impliqués- Préfecture de Police, SDAP, transporteurs

2/ Permettre la polyvalence temporelle des espaces publics parisiens

Les usages temporaires de l'espace public qui se développent aujourd'hui dans les villes et en particulier à Paris expriment une volonté de réappropriation de la rue pour de très nombreuses pratiques sociales ou individuelles. Dans une ville très dense comme Paris, l'espace public est le premier espace libre accessible à tous, avant les jardins ou les bois. En effet, il se trouve à proximité immédiate de son logement ou de son lieu d'activité. Afin de permettre les usages actuels ou d'autres à venir, certains aménagements devront prévoir une relative souplesse dans les aménagements et ne pas trop prédéterminer les espaces pour des usages spécialisés ou intangibles. Enfin, l'aménagement et l'exploitation des espaces publics doivent garantir la polyvalence d'usages issus d'initiatives locales ou publiques, en matière sportive, associative, festive, etc. avec la possibilité de fermeture aisée des rues en soirée, pendant certains week-ends ou pendant l'été. Pour les espaces publics contraints et très sollicités (places et carrefours), il sera nécessaire d'élaborer des chartes d'usage temporaire signées par l'ensemble des acteurs concernés.

Prescription ; partenaires impliqués- Préfecture de Police, SDAP, transporteurs

D/ REDEFINIR ET FAIRE RESPECTER LES REGLES DU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Le partage de l'espace public est un des enjeux de la qualité de la vie en ville. Il s'agit alors de « sensibiliser » les usagers à développer une pratique « partagée » et de disposer d'un contrôle efficace et suivi pour affirmer cette volonté.

1. Sensibiliser les usagers à de nouvelles pratiques

Compléter le code de la route en instaurant un « code de la rue » pour un partage équilibré de l'espace public parisien

Afin de protéger les déplacements de tous, et en particulier des piétons qui sont les usagers les plus nombreux et les plus fragiles, de promouvoir un véritable partage des espaces de la rue entre les différents modes de déplacement, et pour aboutir à une compréhension de la rue comme espace de vie et de convivialité et pas uniquement de circulation, il est utile et nécessaire d'adapter le Code de la route aux pratiques urbaines en élaborant pour la ville un « code de la rue ».

Les évolutions pourront concerner :

- le principe de prudence des modes les plus lourds vis-à-vis des modes les plus légers et les plus fragiles,
- la sensibilisation à la cohabitation des différents modes de déplacement pendant la formation pour l'obtention du permis de conduire,
- l'allègement des obligations en matière de signalisation routière verticale pour réduire l'encombrement des trottoirs, renforcer la compréhension des règles et préserver la qualité esthétique de l'espace public parisien,
- la généralisation des contre sens cyclables,
- la mise en place de « trottoirs traversants » qui apportent une réelle priorité aux piétons.

La Ville de Paris apportera toute sa compétence et sa motivation, ainsi que les exemples réalisés depuis 6 ans, dans le groupe de travail mis en place par l'Etat pour faire avancer ce chantier important sur le plan national.

Développer des campagnes de sensibilisation et d'information en matière de sécurité routière

Outre les questions de comportement et d'aménagement, il convient de sensibiliser davantage par :

- des actions pédagogiques pour rappeler à tous, les règles de civilité et introduire progressivement les évolutions portées par le « code de la rue »,
- des actions ciblées vers les infractions représentant les causes principales d'accidents corporels (cf. chapitre IV B).

Sensibiliser les usagers à l'entretien des aménagements

Des campagnes de sensibilisation au respect et à la prise en compte collective des espaces réaménagés seront développées, notamment par des chartes de bon fonctionnement entre commerçants, riverains, Ville et Préfecture de Police

Prescription ; recommandation ; partenaires impliqués Préfecture de Police, associations d'usagers

2. Contrôler et respecter

Toutes les incivilités participent de la dégradation de la convivialité. Le respect de l'ensemble des règles qui régissent l'espace public conditionne la qualité des rapports sociaux dans la rue. Il s'agit notamment de retrouver une civilité dans la pratique de l'espace public.

Renforcer le contrôle et les sanctions pour le respect des cheminements piétons

Le Schéma Directeur d'Accessibilité de l'espace public s'est fixé pour objectif d'assurer un cheminement adapté à tous les handicaps, visuels et moteurs. Il s'agit donc de garantir un cheminement sans obstacle. Plus globalement, c'est la qualité de tous les déplacements piétons qui est en jeu (cf. développement des modes doux). Le stationnement anarchique des deux-roues sur trottoirs, le non-respect des règles d'occupation des trottoirs par les étals, les terrasses ou les publicités doivent ainsi faire l'objet d'un contrôle et de sanctions stricts de la part des pouvoirs publics, à égalité avec les infractions au code de la route.

Renforcer le contrôle et les sanctions du stationnement gênant

Le stationnement gênant peut constituer une entrave importante aux déplacements des personnes handicapées (aire GIG-GIC, passages piétons, arrêts de bus), mais aussi pour les familles avec poussette, livreurs, etc. Il convient donc non seulement d'augmenter le nombre de verbalisations mais aussi d'améliorer l'efficacité du service d'enlèvements. Les obstacles physiques au stationnement sur trottoirs pourront être supprimés par une efficacité accrue de la sensibilisation et du contrôle.

Respecter les couloirs de bus, les bandes cyclables et les trottoirs

Les potelets et barrières, les séparateurs de protection des couloirs bus et vélos ont été conçus pour suppléer au non-respect des trottoirs et des voies réservées de la part de certains usagers. La délimitation des trottoirs par la seule bordure et des voies réservées par une bande de peinture serait préférable, plus souple, plus facile à insérer dans les perspectives urbaines, moins coûteuse mais nécessite d'avoir résolu la question du respect de ces espaces. L'utilisation des nouveaux outils de contrôle automatisés et de reconnaissance des véhicules autorisés dans les couloirs sera développée pour permettre la suppression ou la diminution sensible du mobilier de défense ou de signalisation.

Préconisation ; partenaires impliqués Préfecture de Police

VIII - PROMOUVOIR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE ET UN NOUVEAU CADRE JURIDIQUE POUR LA POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

A/ LES QUESTIONS DE GOUVERNANCE

1. Inscrire plus nettement les politiques de déplacements de l'agglomération dans un cadre métropolitain

Le centre de l'agglomération parisienne possède en matière de déplacements des spécificités qui le distinguent du reste de l'espace régional : très fortes densités humaines, intensité des échanges et de la mobilité, fortes nuisances induites par les déplacements motorisés, problèmes de congestion et de cohabitation entre des fonctions de transit et de vie locale, territoires de mutations urbaines à articuler avec des projets d'infrastructures de transports collectifs...

Il n'existe à l'heure actuelle aucune structure, spécifique sur ce périmètre, traitant de ces problématiques communes. La création d'une structure associant les collectivités de la zone dense, sans doute informelle pour le moment, s'impose pour offrir un espace de dialogue et de débat entre les maires, les présidents d'EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale), les Départements et la Région..

La « conférence métropolitaine » a vocation à accompagner le travail collectif en permettant à tous de construire une vision commune et partagée de l'agglomération. La question des déplacements en est l'un des sujets majeurs.

2. Renforcer la cohérence entre les décisions d'urbanisme des différentes collectivités et les objectifs de déplacements à une échelle plus intercommunale

Dans la zone dense, la concertation menée dans le cadre du PDP a montré une grande convergence sur les principaux objectifs, notamment celui de réduction du trafic automobile.

Pour les atteindre ensemble, il s'agit donc d'harmoniser et de synchroniser les politiques publiques, notamment en matière de continuité des aménagements d'espaces publics, de réglementation du stationnement, et d'offre de transport alternative. La promotion des surfaces commerciales alimentaires petites et moyennes, l'application de l'article 12 des PLU, une certaine densité et une mixité urbaine pour une ville « des courtes distances » sont autant d'outils qui peuvent être utilisés à cet escient, et que la conférence métropolitaine peut promouvoir, afin d'obtenir une plus grande cohérence des politiques publiques, qui doivent aussi prendre en compte la dimension métropolitaine des échanges de longue distance nécessaire à la vitalité économique du cœur d'agglomération.

3. Créer une Autorité Organisatrice de Proximité pour la gestion des transports collectifs de surface dans le cœur de l'agglomération

Le STIF peut désormais déléguer tout ou partie de ses compétences, à l'exception de la politique tarifaire, « sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord » à des collectivités ou à leurs groupements (article 39 de la loi du 13 août 2004 relative aux Libertés et Responsabilités locales). Cette disposition ouvre la voie d'une plus grande implication des collectivités dans l'organisation des transports publics tout en garantissant la solidarité et l'efficacité des dépenses et recettes.

La possibilité de créer des Autorités Organisatrices de Proximité (AOP), répond au souci des collectivités de pouvoir gérer au mieux les besoins locaux de transport (desserte, fréquence, amplitude horaire, qualité de service, etc.).

En conséquence, la Ville de Paris compte beaucoup sur de telles délégations de compétences, qui permettraient d'apporter une plus grande souplesse dans l'organisation et le développement du réseau de surface du cœur de l'agglomération parisienne sans remettre en cause, bien entendu, les

avantages liés à la présence d'une Autorité Organisatrice Régionale. Ainsi, une AOP intégrant Paris pourrait être compétente pour les services de transport de surface (bus, Mobilien, tramway) mais aussi pour les services fluviaux, les transports à la demande.

4. Maintenir un service public de transports collectifs dans l'agglomération parisienne

Un projet de règlement européen sur les obligations de service public dans les transports, s'il était adopté, pourrait vouloir imposer le recours systématique à la concurrence pour l'exploitation des réseaux de transport public de voyageurs. Ceci risquerait de conduire les opérateurs à privilégier la rentabilité financière à court terme, au détriment à la fois de l'investissement à long terme et de la recherche d'une plus grande égalité entre les usagers, ce qui pourrait conduire à un recul de la qualité de service et à une augmentation des coûts de transport pour les collectivités.

C'est pourquoi la Ville de Paris, comme elle l'a exprimé lors du Conseil de Paris le 7 mars 2005, entend que soit maintenu le statut public de la RATP et de la SNCF, et que la réglementation européenne ne conduise ni à la remise en cause de l'exploitation en régie des services de transport public de voyageurs, ni à l'obligation d'une mise en concurrence pour ces services.

5. Contractualiser avec la Préfecture de Police

Le contrôle du respect des arrêtés pris par le Maire ou le Préfet de Police en matière de circulation ou de stationnement et, le cas échéant, la verbalisation, sont assurés par la Police Nationale mais surtout par les Agents de Surveillance de Paris (ASP), mis à disposition du Préfet de Police par la Ville de Paris.

La Ville de Paris entend aujourd'hui élaborer avec la Préfecture de Police un « contrat d'objectifs », qui doit permettre une parfaite adéquation entre les objectifs qualitatifs et quantitatifs de respect des règles de circulation (infractions les plus dangereuses, comportements occasionnant des encombrements...) et de stationnement (lutte contre le stationnement ventouse, respect des places GIG-GIC...) et les moyens mobilisés pour le contrôle et la verbalisation par les ASP. A cet égard, un groupe de travail pourrait se pencher sur la refonte éventuelle de l'organisation de la prévention, du contrôle et de la verbalisation sur l'espace public, qui relèvent actuellement de 6 directions distinctes de la Ville ainsi que de la Préfecture de Police. La réflexion pourrait porter sur la création éventuelle d'un « service de l'espace public » au sein des services municipaux, en charge de l'accompagnement des nouveaux usages des espaces publics nouvellement aménagés, de la sécurisation des usagers les plus vulnérables (points école) et du respect des réglementations.

6. Favoriser la mise en place d'une Autorité Organisatrice Régionale pour les marchandises

En termes de marchandises, le schéma logistique des professionnels est régional, que se soit au niveau des flux, du positionnement des sites logistiques, des réseaux de transport ou des opérateurs et des générateurs de transport. La mise en place d'une autorité organisatrice « marchandises » s'impose donc à l'échelle de la région, afin d'assurer une cohérence globale au secteur des marchandises d'Ile-de-France (réservation d'espaces fonciers, intégration des aires logistiques urbaines, homogénéisation des réglementations des livraisons).

7. Prolonger les concertations menées à la faveur de l'élaboration du PDP

Les contributions reçues des différents acteurs institutionnels, professionnels et associatifs ont très largement alimenté la définition des actions proposées dans le PDP. L'ensemble de ces contributions générales ou particulières fera l'objet d'un suivi régulier aux différents niveaux où s'est organisée la concertation.

La Commission Extra Municipale des Déplacements (CEMD) sera l'instance principale de suivi de la mise en œuvre du PDP. La Municipalité fournira à toutes les structures de concertation associées au PDP (conseils d'arrondissements, de quartiers...) les éléments nécessaires au suivi du PDP.

B/ LES EVOLUTIONS JURIDIQUES

1. Constat et attentes

Des pans entiers du droit n'ont pas évolué avec les changements de conception des déplacements en ville. Cela peut empêcher ou freiner l'atteinte des nouveaux objectifs des politiques des déplacements (meilleur partage modal, développement de modes alternatifs...). Les paragraphes qui suivent ont donc pour objet de récapituler les attentes prioritaires de la Ville de Paris en matière d'évolutions réglementaires, afin d'inciter l'Etat ou les législateurs à initier les modifications jugées nécessaires.

2. Modifier la répartition des axes et zones de compétences entre la Ville et la Préfecture de Police

Le Maire de Paris n'est pas compétent en matière de circulation et stationnement sur toute la voirie parisienne. La Ville de Paris souhaite en ce sens que la démarche de décentralisation soit poursuivie et que les pouvoirs de police du Maire en ces matières soient étendus à l'ensemble de la voirie communale, le Préfet de Police conservant bien entendu toutes ses prérogatives de représentant de l'Etat, notamment en matière de maintien de l'ordre public, de sécurité et de protection des personnes, ainsi que de défense nationale.

3. Conférer à la Ville des pouvoirs de contrôle et de verbalisation des manquements aux règles de circulation et du stationnement

Afin de disposer de moyens de faire respecter les décisions qu'elle peut être amenée à prendre en matière de circulation, de stationnement et d'occupation de l'espace public, la Ville de Paris souhaite pouvoir bénéficier de moyens propres de contrôle et de verbalisation.

4. Transférer la compétence sur les taxis parisiens

Actuellement, la Préfecture de Police est autorité organisatrice des « taxis parisiens », qui travaillent sur l'ensemble des 4 départements de la petite couronne. Elle détermine donc l'évolution du nombre de licences accordées, les critères d'élection des candidats, les tarifs, etc. en commun. L'intégration croissante des taxis dans la chaîne des transports publics rend souhaitable le transfert de cette compétence soit à la Ville de Paris et à chacun des Départements de petite couronne, soit au STIF (ou AOP).

5. Créer de nouvelles ressources pour le financement du développement des transports publics

A l'heure actuelle, les ressources permettant d'assurer le financement de l'exploitation des transports publics franciliens sont mobilisées dans leur quasi intégralité. Face à l'ampleur des besoins à satisfaire dans les années à venir, il est donc indispensable de rechercher de nouvelles sources de financement pérennes pour les transports publics. Plusieurs pistes de réflexion devront être explorées, comme le transfert d'une fraction de la TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) au STIF, l'évolution de l'assiette du Versement Transport ou la taxation de certains générateurs de trafic. Compte tenu des urgences sociales et environnementales, la Ville souhaite que des décisions rapides soient prises dans ce domaine.

6. Instituer un « code de la rue »

Pour mieux partager l'espace public, il apparaît nécessaire d'enrichir le Code de la route, en élaborant pour les déplacements en milieu urbain un « code de la rue ».

A la faveur des exemples étrangers, au premier rang desquels le « code de la rue » belge adopté en 2004, une première liste des évolutions nécessaires du Code de la route pourra être dressée sur la base des propositions figurant dans la partie VI D.

7. Inviter l'Etat à élaborer une définition plus large de la notion de véhicules « propres »

La Ville de Paris a le pouvoir de favoriser les véhicules moins polluants, par exemple en étendant les plages horaires de livraison pour les véhicules utilitaires moins polluants ou en accordant des tarifs privilégiés de stationnement ; de telles mesures nécessitent toutefois de définir préalablement les catégories de véhicules à privilégier, or il existe de multiples critères.

Il est donc nécessaire que l'Etat fixe réglementairement la définition que l'on doit retenir pour un véhicule « propre » afin que les collectivités soient en mesure de décliner localement des dispositifs incitatifs pour ces véhicules et, partant, inciter à une accélération du renouvellement du parc et au développement de nouvelles technologies (notamment l'électrique et l'hybride).

8. Proposer les réformes réglementaires permettant à une collectivité locale d'interdire de façon générale et permanente les véhicules polluants

La Ville entend promouvoir à la fois des dispositions incitatives en matière de circulation et de stationnement pour les véhicules les moins polluants, ainsi que des restrictions permanentes aux véhicules les plus polluants (calendrier progressif d'interdiction des véhicules aux normes les plus anciennes). Ces mesures viseront non seulement les véhicules particuliers mais également les flottes captives (transports publics, bennes à ordures, parc des administrations et entreprises publiques), les taxis, les autocars de tourisme, les véhicules utilitaires légers et poids lourds, et même les deux-roues motorisés. A défaut d'une mesure régionale, la Ville de Paris pourrait être amenée à prendre des mesures sur son territoire. Pour être cependant acceptable, une interdiction permanente de circulation devra être concertée en associant les collectivités publiques et les acteurs économiques et sociaux, et se mettre en œuvre progressivement afin de donner le temps aux particuliers et aux acteurs économiques d'anticiper.

La Ville souhaite que l'Etat mette en œuvre les réformes législatives ou réglementaires permettant d'agir dans ce domaine.

De manière complémentaire, et afin de renforcer la réduction de circulation lors des pics de pollution, un abaissement des seuils d'information, de recommandation et d'alerte (et donc de déclenchement des mesures de restriction de circulation) est nécessaire et conforme à l'atteinte des objectifs européens en matière de qualité de l'air.

9. Permettre l'instauration de systèmes de contrôle d'accès automatique

D'ores et déjà, les limitations d'accès aux véhicules motorisés prennent, à Paris, différentes formes : zones à accès restreint, rues temporairement fermées par des dispositifs amovibles et la présence de personnels de la Préfecture de Police, rues interdites sauf riverains, bus, taxis et véhicules de nettoyage (par exemple rue de Chabrol, dans le 10^{ème} arrondissement).

De telles limitations d'accès s'accompagnent de dispositifs techniques variables, selon les secteurs, qui rendent difficiles une généralisation de leur emploi. Les évolutions technologiques disponibles et les expériences conduites dans d'autres grandes métropoles doivent permettre d'aller vers une automatisation du contrôle d'accès (comme la lecture de plaques d'immatriculation par exemple).

La mise en place des systèmes de contrôle d'accès automatique suppose notamment la définition préalable des bénéficiaires et le recours par les collectivités au fichier national d'immatriculation, dans un contexte juridique qui doit être précisé et dans le respect des droits et libertés fondamentaux

10. Instauration de nouvelles mesures en matière de stationnement

Actuellement, le Maire a le pouvoir d'instaurer sur les voies publiques des autorisations de stationnement ou des emplacements réservés à certains véhicules ou certaines catégories d'usagers, très strictement définies. Il paraît souhaitable de pouvoir y adjoindre certaines catégories de véhicules ou d'usagers (sociétés d'auto-partage et professionnels de la livraison notamment), qui répondent à des besoins d'intérêt général identifiés.

D'autre part, certaines infractions au stationnement particulièrement gênantes et dangereuses, comme les stationnements sur trottoirs, sur passages piétons, aux arrêts de transports publics ou sur

pistes cyclables, relèvent d'un régime de sanction particulièrement peu dissuasif. C'est pourquoi la Ville de Paris souhaite voir l'amende passer de la classe 2 à la classe 4.

Enfin, la Ville de Paris, comme de nombreuses autres collectivités locales françaises, souhaite que le projet de décentralisation du contrôle du stationnement payant sur voirie aboutisse rapidement à une réforme législative, à l'instar de ce qui a été réalisé dans nombre de pays européens.

11. Instaurer un "chèque déplacements" pour les salariés

Aujourd'hui, les dispositions relatives au remboursement des frais de transport par l'employeur ne concernent que les transports publics. L'absence de cadre réglementaire pour la prise en charge des frais liés à l'usage du vélo ou des autres modes alternatifs (auto-partage, covoiturage, etc.) est un frein à leur développement. La création d'un « Chèque Déplacements » doit favoriser les pratiques multimodales. Il s'agit de mettre en place un titre spécial de paiement à destination des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture qui puisse bénéficier d'avantages sociaux et fiscaux.

Une telle mesure nécessite cependant un texte législatif qui doit permettre, comme pour les "chèques restaurant" mis en place en 1967 :

- pour le salarié, une exonération du versement forfaitaire sur les salaires ainsi que de l'impôt sur le revenu pour ce complément de rémunération, dans une limite à fixer (elle est de 4,6 € par jour et par salarié pour les titres « restaurant ») ;
- pour l'employeur, une exonération des cotisations de sécurité sociale.

Un tel titre de paiement permettra d'encourager tous les modes et services liés aux déplacements domicile-travail : transports publics, vélo (achat, location, réparation), covoiturage (entretien, contrôle technique), voiture en temps partagé (abonnement à un système d'auto-partage).

Il devra être étendu aux chômeurs, selon des modalités qui restent à définir.

IX - ÉVALUATION

Le suivi et l'évaluation des politiques de déplacements sont des éléments essentiels mais complexes pour confirmer ou réorienter les actions concourant à la politique globale de déplacements. Ils doivent s'établir sur une durée suffisante. Dans ce domaine, il est nécessaire de partager un diagnostic commun à l'échelle de l'agglomération, d'augmenter la pertinence et la fiabilité des indicateurs suivis, de renforcer l'expertise des services techniques dans les domaines de l'environnement, enfin de développer les échanges techniques avec d'autres villes et des organismes scientifiques.

1. Faire évoluer le recueil des données de l'observatoire des déplacements

Depuis 1989, la Ville dispose d'un Observatoire des Déplacements qui a pour vocation de recueillir, d'analyser et de diffuser des indicateurs en matière de déplacements. C'est un outil très précieux par la diversité des informations réunies, ensuite publiées au moyen de bulletins trimestriels et d'un bilan annuel.

Les documents sont établis en partenariat avec la RATP, la SNCF, Airparif, le STIF, la Préfecture de Police, la Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France, et plus récemment avec la CCIP, le Port Autonome de Paris, ainsi que l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris. Une fois validées par les membres de l'Observatoire, les plaquettes sont largement diffusées. Depuis 2003, le bilan annuel est consultable sur le site Internet www.paris.fr et présenté en Commission Extra Municipale des Déplacements.

Bien que les chiffres publiés ne suffisent pas, à eux seuls, à analyser toutes les évolutions en matière de déplacements, le bilan des déplacements constitue, par son ancienneté et les indicateurs suivis, un document de référence pour Paris. Au regard des enjeux et orientations du PDP pour les années à venir, il est toutefois nécessaire d'élargir et d'homogénéiser le recueil de données et l'analyse des déplacements.

2. Développer des indicateurs au niveau de l'agglomération

Actuellement, le SISER* établit au niveau de la petite couronne un suivi de la circulation automobile sur les autoroutes et routes nationales, pour lesquelles est diffusée annuellement une carte proposant des valeurs de trafics journaliers moyens par tronçon. Le SISER établit également des bulletins quadrimestriels avec des indicateurs globaux de circulation sur les voies rapides d'Ile-de-France. En complément, les Départements éditent annuellement des cartes de trafic moyen journalier annuel sur les routes départementales, incluant le report des données des routes nationales et autoroutes. Dans le domaine de la sécurité routière, les Départements éditent des plaquettes annuelles de suivi des indicateurs de sécurité routière. Par ailleurs, l'Observatoire Régional de Sécurité Routière du Ministère de l'Équipement recueille l'ensemble des données qui concernent l'Ile-de-France.

Si, dans le cadre des projets limitrophes à Paris, une mise en commun des données disponibles est déjà effectuée, elle deviendra systématique pour les projets intéressant Paris et les collectivités voisines, en vue de construire des diagnostics communs et de développer une évaluation partagée des projets impactant l'agglomération.

Par ailleurs, afin d'améliorer la connaissance des déplacements des Franciliens (flux par mode, selon l'origine et la destination, accidentologie, temps de parcours, etc.), une coordination entre services des communes sera développée, et une harmonisation des méthodes de recueil et de présentation de données recherchée pour simplifier les comparaisons et diffuser des indicateurs établis sur des bases semblables.

3. Mettre en place un comité scientifique aux côtés de l'observatoire

La mise en œuvre du PDP va nécessiter la création d'indicateurs plus spécifiques aux différentes actions proposées. Pour ce faire, un comité scientifique composé d'universitaires dans le domaine des transports ou de spécialistes de l'évaluation et des statistiques sera mis en place et aura un rôle :

- de conseil, pour la création de nouveaux indicateurs pertinents
- d'appui, vis-à-vis des institutions extérieures à la Ville pour le choix des données ou pour leurs mesures
- de garant de la qualité des indicateurs, en tant que comité extérieur à la Ville et indépendant
- d'analyse des données, dans un contexte plus global que les déplacements, et de recherche de facteurs explicatifs.

De plus, ce comité scientifique contribuera à la définition, avec les acteurs professionnels concernés, d'indicateurs de suivi de l'impact économique de la politique parisienne de déplacements.

4. Favoriser les expérimentations en matière d'aménagement et de gestion de la voirie

La réalisation des actions pour une meilleure prise en compte des piétons, vélos et bus dans l'espace public ainsi que pour une gestion apaisée des circulations, nécessite de concevoir de nouveaux savoir-faire mais aussi de nouveaux outils d'aménagement et d'exploitation. Condition nécessaire à la réussite de ces actions, l'innovation induit d'expérimenter de nouvelles pratiques d'aménagement, éventuellement par des évolutions en matière de principes d'urbanisme et de réglementation. La loi Libertés et Responsabilités locales a ouvert ce champ d'expérimentation qui peut parfois déroger au droit.

La mise en place d'outils d'évaluation propres à chaque projet (réseau Mobilien, « espaces civilisés », transports en commun.) permettra ensuite de tirer le bilan de toutes les innovations et expérimentations entreprises, en vue d'engager leurs généralisations. Afin de pouvoir tirer un réel bilan, ces processus s'inscrivent dans des cycles « conception-réalisation-évaluation » de plusieurs années, sur des perspectives à 5 ans et plus.

5. Améliorer la connaissance des pollutions associées à la circulation

Les gaz à effet de serre et la consommation de pétrole. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une pollution au sens strict, les émissions de gaz à effet de serre (principalement du gaz carbonique pour la ville) sont un enjeu climatique qui à Paris concerne essentiellement le chauffage domestique et la circulation automobile.

La Ville de Paris souhaite contribuer à la diminution de ces émissions dans des proportions compatibles avec l'objectif mondial de réduction par 4 de ces émissions à l'horizon 2050. Cette contribution sera précisée dans le cadre de l'élaboration de l'Agenda 21*, à partir d'expertises telles que le bilan carbone*.

En matière de transport, l'évaluation de la production de gaz à effet de serre (GES) ainsi que celle de la consommation d'énergie à base de carbone ou d'équivalent en terme de GES nécessite de définir une méthodologie complexe, qui tienne compte des émissions hors des territoires parisiens pour des déplacements impliquant Paris.

La Ville est actuellement engagée dans une démarche expérimentale de bilan carbone qui permettra de faire un suivi précis de la part prise par les déplacements dans les émissions de gaz à effet de serre.

Le suivi des principaux polluants atmosphériques associés aux transports. Afin d'effectuer un meilleur suivi des polluants atmosphériques associés aux transports, depuis leur émission jusqu'à leur diffusion dans l'air respiré, afin d'améliorer les simulations informatiques correspondantes pour tester notamment des scénarii, il est nécessaire de poursuivre l'acquisition de données ainsi que la compréhension des phénomènes complexes de diffusion et de transformation chimique. Aussi est-il important de :

- mieux connaître la composition du parc roulant en Ile-de-France (types de véhicules, motorisation, âge, etc.), les régimes moteurs ainsi que les cycles réels en milieu urbain dense, différents notamment entre les véhicules lourds et les véhicules légers ;

- renforcer le maillage des stations d'observation de pollution de proximité et de pollution de fond dans l'agglomération ;
- suivre, autant que possible, le transport et la dilution des polluants dans l'air sur de grandes distances ;
- mieux cerner les phénomènes de transformation des polluants sous l'effet de conditions climatiques.

A cet égard, Airparif et la Ville de Paris ont convenu de développer ensemble des études à caractère expérimental sur l'impact des actions de réduction des émissions de tous les véhicules motorisés et de diminution du trafic. Par ailleurs, l'ADEME, la Ville de Paris et les associations de motards collaborent au travers d'une étude pour mieux cerner les émissions de polluants des deux-roues motorisés dans la circulation à Paris. Ce type de démarche est à développer.

Les particules. Les véhicules diesel émettent des particules dont les effets en matière de santé publique sont encore mal connus. Pas davantage que les autres associations régionales du même type, Airparif ne dispose pas des outils adaptés qui permettraient de suivre l'impact des actions du PDP en matière de concentration de particules. Ce sujet sera donc approfondi dans le cadre d'un programme de recherche spécifique impliquant la Ville.

6. Assurer une veille internationale

Un débat entre capitales européennes, organisé dans le cadre de la conférence POLIS à Paris les 9 et 10 novembre 2005, a clairement démontré l'universalité des enjeux, la convergence des objectifs de réduction de la circulation automobile, la priorité commune à accorder aux transports publics ainsi que l'intérêt d'échanger par-delà les frontières, à un moment où se multiplient les expérimentations, les réalisations originales et le développement de solutions technologiques, réglementaires ou tarifaires permettant de réduire les nuisances de l'excès d'automobile.

La Ville de Paris intensifiera en ce sens les échanges d'expériences avec les grandes métropoles étrangères, mais aussi avec des villes françaises qui, de par leur taille plus modeste, ont parfois su développer rapidement des solutions originales et efficaces. Ces échanges se feront dans le cadre des partenariats bilatéraux signés par la Ville de Paris, d'échanges techniques informels ou bien encore via des associations et structures regroupant les collectivités locales autour des thématiques déplacements : IMPACTS, POLIS, GART, Club des Villes Cyclables, Fédération Nationale des Métiers du Stationnement, etc. Certaines de ces structures peuvent également être le lieu d'élaboration de positions communes à porter auprès des parlementaires, de l'Etat français ou de l'Union Européenne.

7. Assurer une veille sur les innovations technologiques

Les innovations technologiques sont foisonnantes dans le domaine des déplacements, à tel point qu'il est parfois difficile d'isoler celles qui contribueront concrètement à l'atteinte des objectifs définis par la collectivité. L'expertise dont doit bénéficier dans ce domaine la Ville de Paris doit s'appuyer sur des organismes spécialisés (ADEME, CERTU, INRETS, etc.), afin d'analyser le sérieux des propositions qui lui sont faites et d'aider au développement d'innovations suffisamment étayées techniquement et économiquement.

Les champs concernés par cette veille technologique sont très vastes : véhicules (nouvelles motorisations, véhicules innovants par leur architecture, leur taille ou leur fonction), modes de transport (véhicules en libre-service, covoiturage intelligent), gestion dynamique de la circulation (systèmes experts de gestion des feux notamment), contrôle (verbalisation assistée par ordinateur, contrôle d'accès automatisé, etc.), systèmes de transport intelligent (information embarquée, information dynamique sur site, information et billettique multimodale, etc....), ou encore mesure des nuisances (pollutions atmosphériques locales et de fond, bruit, etc.....).

La Ville de Paris s'efforcera d'opérer par expérimentation, en concentrant ses moyens sur quelques projets jugés particulièrement prometteurs afin de leur donner toutes les chances d'aboutir à une généralisation, de manière à en tirer un impact réel et répondant aux attentes des usagers parisiens et franciliens.

Liste des sigles

2RM :	Deux-Roues Motorisés
ABF :	Architectes des Bâtiments de France
ACTEP :	Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien
ADEME :	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AIRPARIF :	Association Interdépartementale pour la gestion du Réseau Automatique de Surveillance de la Pollution Atmosphérique et d'alerte en Région Ile de France
ALM :	Agence Locale de Mobilité
AMIVIF :	Association Multimodale d'Information des Voyageurs d'Ile de France
AOP :	Autorité Organisatrice de Proximité
ADP :	Aéroports de Paris
AP-HP :	Assistance Publique - Hôpitaux de Paris
APUR :	Atelier Parisien d'Urbanisme
ARENE :	Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies
ASP :	Agents de Surveillance de Paris
BNF :	Bibliothèque Nationale de France
BP :	Boulevard Périphérique
CCIP :	Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
CEMCA :	Commission Extra Municipale Commerçants et Artisans
CEMD :	Commission Extra Municipale des Déplacements
CERTU :	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme
CMAP :	Centre de Médiation et d'Arbitrage de Paris
CICA :	Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement
CRAMIF :	Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France
DIREN :	Direction Régionale de l'Environnement
DIRIF :	Direction Interdépartementale des Routes Ile-de-France
DREIF :	Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
EGT :	Enquête Globale de Transport
EPCI :	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GES :	Gaz à Effet de Serre
GIG/GIC :	Grands Invalides de Guerre et Civils
GNV :	Gaz Naturel Véhicules
GPL :	Gaz de Pétrole Liquéfié
GPRU :	Grand Projet de Renouveau Urbain
HQE :	Haute Qualité Environnementale
IAURIF :	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France
INRETS :	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE :	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LOTI :	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
OPAC :	Office Public d'Aménagement et de Construction
PADD :	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAM :	Paris Accompagnement Mobilité
PAP :	Port Autonome de Paris
PDAP :	Plan De Déplacements de l'Administration Parisienne
PDE :	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDP :	Plan de Déplacements de Paris
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
PDUIF :	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
PLD :	Plan Local de Déplacements
PLU :	Plan Local d'Urbanisme
PL :	Poids Lourd
PMR :	Personnes à Mobilité Réduite
PPA :	Plan de Protection de l'Atmosphère
RATP :	Régie Autonome des Transports Parisiens
RFF :	Réseau Ferré de France
SDAP :	Service Départemental de l'Architecture Paris
SDIC :	Schéma Directeur d'Itinéraires Cyclables

SDP :	Schéma Directeur Piétons
SDRIF :	Schéma Directeur de la Région Ile de France
SEM :	Société d'Economie Mixte
SHON :	Surface Hors Œuvre Nette
SISER :	Service Interdépartemental de la Sécurité et de l'Exploitation de la Route
SNCF :	Société Nationale des Chemins de Fer Français
STIF :	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC :	Transports Collectifs
TIPP :	Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers
TVS :	Taxe sur les Véhicules des Sociétés
VL :	Véhicule Léger
VNF :	Voies Navigables de France
VP :	Véhicule Particulier
VUL :	Véhicule Utilitaire Léger