



Les différentes solutions mises en œuvre à Paris pour une mobilité durable



Alain Boulanger
Agence de la mobilité,
Ville de Paris

A Paris dans les années 60/70, c'était le règne du tout automobile et il n'était pas rare de trouver la Place de la Concorde complètement embouteillée. Aujourd'hui, la politique mise en œuvre par la Ville a fait en sorte que l'on roule mieux.

Dans les années soixante, pour favoriser la place de l'automobile à Paris nous étions prêts à tout! Nous avons ainsi vu la création des voies express sur le fleuve, ainsi que celle de nouvelles files de circulation en réduisant pour cela la largeur des trottoirs. Nous avons également vu disparaître les vélos quasi totalement, et les piétons, quant à eux, étaient de plus en plus contraints même pour traverser la rue! Les bus ont aussi beaucoup souffert à cette époque.

Dans les années quatre-vingts, nous avons continué dans ce sens en imaginant toutes sortes des dispositifs utiles pour améliorer la situation de l'automobile dans la ville. Ainsi, des parcs de stationnement en sous-sol pour libérer la circulation en surface et des systèmes de régulation des feux pour fluidifier les grands axes ont été mis en place. Le résultat, c'est que l'on roulait mieux dans la Capitale mais on observait une augmentation régulière du nombre de voitures de l'ordre 2 à 3 % par année. Cette situation ne pouvait pas durer. À partir de la fin des années quatre-vingt-dix, nous avons changé de paradigme en essayant de rééquilibrer les modes de déplacements, en faisant revenir un peu le vélo sur la place publique. C'est aussi le début du tramway, des couloirs de bus pour favoriser le transport en commun et le début des Zones 30 pour apaiser la circulation à certains endroits. Nous étions cependant toujours dans une approche « déplacement ».

De l'approche « déplacement » à l'approche « qualité de l'environnement »

Aujourd'hui, nous sommes passés à une vitesse supérieure, avec une approche « qualité de l'environnement ». Le premier plan voté lors de cette mandature a été le plan « qualité de l'air » dans le cadre de la loi de transition énergétique. Très audacieux, il crée une zone de circulation restreinte qui concerne tout le territoire de Paris excepté le boulevard périphérique et les bois. Ce plan interdit progressivement l'entrée dans Paris aux véhicules les moins propres au cours des cinq prochaines années. Il s'applique depuis le 1^{er} septembre 2015 aux poids lourds diesel et essence qui ont été mis en service avant 2001.





Actes du colloque "Bruit et climat"

TRANSPORT ET MOBILITÉ REPENSÉS

Au premier juillet 2016, ce sera l'ensemble des véhicules (deux-roues motorisés, véhicules utilitaires et véhicules particuliers) qui ont été mis en service avant 1997. Et, de proche en proche, pour arriver en juillet 2019, où tous les véhicules Euro 4 seront interdits à la circulation dans Paris. On peut estimer le nombre de véhicules qui ne pourront plus rentrer dans la Capitale à 300 000. Il y a cependant des dérogations applicables à certains véhicules professionnels qui sont difficiles à remplacer comme les véhicules à remorque, ou les camions-citernes. Par ailleurs, des aides relativement importantes sont proposées par la Ville. Elles sont surtout destinées aux professionnels des petites et très petites entreprises dans Paris mais aussi dans la petite couronne parisienne pour favoriser le remplacement des véhicules à essence polluants par des véhicules électriques. Ces subventions peuvent aller jusqu'à 9 000 euros par véhicule. Pour les particuliers, ce sont davantage des abonnements qui sont proposés à Autolib ou Vélib, par exemple, pour les inciter à renoncer à leur voiture individuelle.

Pascal Tébibel, de la société Colas, disait précédemment que l'on aura toujours besoin de la route. C'est vrai, c'est l'approche de la voiture qui va changer dans l'esprit de la population. Ainsi, pour rouler dans une voiture ce sera une voiture que l'on partage avec d'autres. C'est l'esprit Autolib, Utilib. C'est aussi l'autopartage avec les 113 stations qui sont mises en place dans Paris ainsi que la mise à disposition de bornes de recharges électriques. Ce sont également des incitations financières proposées aux copropriétés pour encourager l'aménagement d'emplacements permettant de recharger les véhicules en électricité, ou l'installation d'abris sécurisés pour les vélos...

Des aménagements publics ambitieux...

En termes d'aménagement de l'espace public, Paris a des ambitions très fortes. La Ville souhaite promouvoir le bus et le vélo afin de diminuer la place de la voiture. Pour cela nous

Un exemple d'aménagement du quai des Grands Augustin rive gauche (Ill. 2)

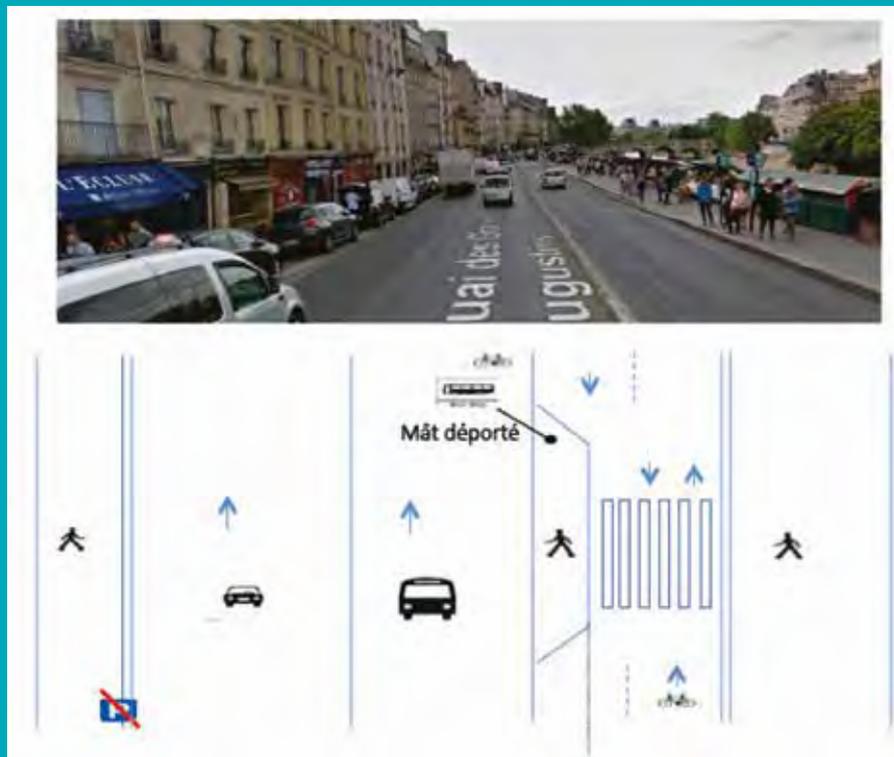
Actuellement...

L'aménagement du quai des Grands Augustin est constitué par un trottoir côté Seine avec la présence de nombreux piétons, de bouquinistes... puis d'un couloir de bus, de deux files de circulation, d'une file de stationnement, et pour finir d'un trottoir ridiculement étroit.

A l'avenir...

L'aménagement envisagé propose de laisser le trottoir aux piétons côté Seine, de créer une piste cyclable de 4 mètres de large dans laquelle un espace est inséré permettant d'attendre

le bus, puis vient un couloir de bus, et une file de circulation pour les voitures. Enfin, l'espace destiné au stationnement est supprimé pour que le trottoir soit accessible aux personnes à mobilité réduite. On peut imaginer le bénéfice de cet aménagement en termes de bienfaits au niveau du bruit et des nuisances de tout genre.





Actes du colloque "Bruit et climat"

TRANSPORT ET MOBILITÉ REPENSÉS

avons commencé par créer le tramway sur les boulevards Maréchaux au sud et à l'est. Le tronçon nord est à l'étude jusqu'à la porte Dauphine. Même si on ne boucle pas par un tramway, un bus à haut niveau de service sera mis en place au moins dans le 16^e arrondissement qui a des caractéristiques un peu différentes du reste de Paris. Deux projets importants sont également poussés très fortement : une ligne à haut niveau de service sur tous les quais hauts Rive droite le long de la Seine et la rocade des gares.

Le vélo constitue aussi un enjeu important pour la politique des déplacements à Paris. D'autant plus que c'est peut-être celui où il y a le plus de marge de progression possible. En 2010, l'enquête globale transport indiquait que de part modale du vélo était 3 % à Paris. Aujourd'hui, elle est de 5 % ; la cible étant fixée à 15 % fin 2020. Beaucoup de trajets inférieurs à 5 km se font en voiture par des personnes seules. Ces trajets pourraient être réalisés à la faveur du vélo sans problème. Le vélo à assistance électrique est également prometteur puisque les distances parcourues peuvent aller jusqu'à 10 km. Mais favoriser la place du vélo à Paris, c'est aussi améliorer les pistes cyclables. Nous nous sommes aperçus, en effet, que les pistes cyclables que nous avons réalisées jusqu'alors étaient un peu sous-dimensionnées. Elles sont trop étroites pour permettre les dépassements. Nous souhaitons donc proposer des itinéraires continus et généreux en termes d'espace d'où l'idée d'un réseau express vélo. Nous sommes aidés pour tous ces aménagements par les dispositions qui sont prises au niveau national dans le cadre du plan d'action pour des modes actifs.

La Ville réfléchit également au stationnement des vélos. Nous rencontrons en effet des difficultés à implanter des vélo stations du fait du coût foncier important à Paris. Nous souhaitons aussi créer des vélo écoles pour apprendre aux enfants à faire du vélo. Les petits Parisiens apprennent plus tardivement que les petits provinciaux à faire du vélo. Enfin, nous souhaitons aider l'installation d'ateliers de réparation pour les vélos.

Améliorer l'accessibilité pour les piétons...

L'enjeu n'est pas d'augmenter la part modale des piétons à Paris qui représente 55 %. En revanche, il est indispensable d'améliorer l'accessibilité et de faciliter le cheminement. On estime à 20 % le nombre de personnes à mobilité réduite aujourd'hui. Il ne s'agit pas uniquement de personnes en situation de handicap. Ce sont aussi les personnes âgées ou celles souffrant de DMLA et ayant une vision qui baisse, des personnes qui marchent difficilement et qui sont sensibles aux aspérités de l'espace public. Tout cela suppose de

réaliser des abaissements de trottoirs, d'installer des modules sonores aux feux, des rails de guidage, ou encore d'avoir des trottoirs désencombrés...

Marcher à Paris sur certains trottoirs devient très difficile parce qu'ils sont trop étroits pour accueillir tous les piétons. Il est donc important d'améliorer le confort. C'est un travail qui nécessite de connaître très bien la ville. On a besoin pour cela d'un diagnostic très fourni sur les largeurs de trottoirs, les sollicitations piétonnes mais aussi les îlots de chaleur, le manque de végétalisation...

Le dernier enjeu, l'animation de la rue...

La rue ce n'est pas seulement un lieu où l'on se déplace, c'est aussi un lieu où l'on reste. La place de la République en est un bon exemple. On y trouve beaucoup de monde qui s'installe pour faire autre chose que de se déplacer. Comment imaginer la place pour des usages diversifiés ? Est-ce que, par exemple, la bande de stationnement est vouée à la voiture uniquement ou peut-elle se transformer en salon où l'on installerait les terrasses de cafés plutôt que sur les trottoirs où elles gênent d'avantage. Voilà quelques unes des questions que nous nous posons à propos du plan piétons que nous sommes en train de bâtir. Nous avons pour cela besoin de la participation de tous les acteurs que ce soit des associations, des élus des mairies d'arrondissement...

Les Zones 30 sont aussi des espaces intéressants. Elles ne se résument pas uniquement à une question de limitation de vitesse et à la mise en place de panneaux à l'entrée de chaque secteur. L'objectif de la mairie est, à terme, de couvrir tout Paris de Zones 30. Cela suppose d'avoir des cycles de feux qui soient favorables aux piétons donc plus courts, des feux qui soient coordonnés sur une vitesse de 30 voire 25 km/h et, pourquoi pas, de créer des ondes vertes destinées aux vélos plutôt qu'aux voitures.

La Ville travaille également à supprimer le transit automobile quand il y en a. Nous étudions actuellement la zone centrale de Paris (2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e et 7^e arrondissements) pour voir comment il est possible de couper complètement le transit dans ce secteur afin de le tranquilliser et de l'apaiser.

Enfin, la logistique urbaine est trop souvent oubliée. Le e-commerce prend une importance exponentielle à Paris. A titre d'exemple, la Ville a plusieurs projet importants dans ce domaine de l'espace logistique urbain (Chapelle International, Beaugrenelle). Le problème que pose ce type d'équipement, c'est l'insertion urbaine, l'esthétique mais aussi la prise en compte des nuisances sonores.

Contact :
Alain.boulanger@paris.fr