



## Communication du Maire sur "de nouvelles mobilités pour un Paris regagné".

28/03/2011

Par M. Bertrand DELANOË - Maire de Paris

Seul le prononcé fait foi

Une grande ville, c'est un espace à partager, dans le respect de tous les rythmes de vie et de tous les modes de déplacement. C'est dans cet esprit que, depuis 2001, nous avons voulu mettre fin au quasi monopole de la voiture individuelle polluante. En dix ans, la circulation automobile dans la capitale a ainsi été réduite d'un quart. Cette évolution a largement contribué à la diminution très importante des polluants les plus nocifs, par exemple le monoxyde de carbone et le benzène, dont les émissions ont baissé de 80%. Parallèlement, l'offre de bus a augmenté de 22%, le tramway des Maréchaux a profondément transformé l'aspect de notre ville, et 600 kilomètres de pistes cyclables ont été ouverts. Sans oublier, bien sûr, Vélib' et ses 100 millions de trajets.

Il ne s'agit pas là, mes chers collègues, d'une énumération de mesures disparates, mais d'un projet cohérent de modernisation de la ville. Celui-ci commence bien par une meilleure répartition de l'espace, avec, en premier lieu, davantage de respect pour les piétons. La marche représente en effet plus de la moitié des déplacements à Paris, et nous devons lui donner toute sa place. La surface des trottoirs a ainsi augmenté de 70 hectares en dix ans, et nous avons eu, pour priorité, de les rendre accessibles à tous. Sur ce point, nous devons d'ailleurs accentuer nos efforts. Aussi, avant la fin de l'année, notre assemblée délibérera d'un plan de mise en accessibilité de la voirie, qui visera notamment à l'amélioration des traversées piétonnes.

Toujours pour respecter les piétons, mais aussi pour assurer leur sécurité, et pour lutter contre le bruit, nous allons étendre la limitation à 30 km/h à un nombre beaucoup plus important de voies. Ce sera le cas, en particulier, à proximité des établissements scolaires ou des zones d'activité commerciale très denses.

Mais savoir partager l'espace, c'est aussi encadrer le stationnement, qui ne peut pas se concevoir sans quelques règles strictes. Au-delà des mesures prises depuis dix ans, notamment pour encourager et faciliter le stationnement résidentiel, nous allons, par un ajustement des tarifs, inciter les usagers à utiliser le stationnement rotatif pour des périodes plus courtes. En outre, le paiement par carte bancaire sera possible sur 2 000 horodateurs parisiens. J'insiste aussi sur un aspect important : le respect du paiement du stationnement. Je tiens, Monsieur le Préfet de police, à vous alerter sur ce point avec une certaine gravité. Le nombre de procès-verbaux pour absence de ticket ne cesse de diminuer. Aujourd'hui, en effet, l'insuffisance des contrôles, et la faible amende (seulement 11 €) font que le taux de paiement du ticket par les usagers est inférieur à 10%. Le gouvernement prévoit de porter, par décret, l'amende à 17 €. Cela ne peut suffire à résoudre le problème. Les modalités et l'efficacité du contrôle doivent être renforcées, et le montant des amendes significativement augmenté. Nous serons sur ce point exigeant et vigilant.

Mais, mes chers collègues, au-delà même du partage de l'espace, nous voulons continuer de changer, en profondeur, la façon de se déplacer dans notre ville. Notre dessein est clair et parfaitement assumé : faire en sorte qu'il y ait une telle offre de déplacements, si diverse et si riche, que seuls utilisent une voiture particulière ceux qui en ont vraiment besoin. C'est vers cet objectif que tendent toutes les grandes métropoles. Pourquoi Paris ferait-il exception ?

Dans cet esprit, le prolongement du tramway, de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, puis à la porte d'Asnières, modifiera réellement, en la modernisant, une grande partie de l'est parisien. Et il contribuera, après les opérations de couverture du périphérique, à rendre encore plus concrets, et perceptibles dans la vie quotidienne, les liens entre Paris et sa métropole. En effet, sur les 275 000 voyageurs attendus chaque jour sur le nouveau tronçon, plus de 60% ne seront pas parisiens.

Nous entendons, plus largement, à travers le STIF, répondre à une nécessité en matière de transports en commun. La Ville apportera ainsi son concours à la réalisation de l'accord signé en février dernier, qui permettra principalement deux choses. Le prolongement de la ligne 14 et du RER E à l'ouest ; et une rocade de métro qui desservira les secteurs denses de la proche et moyenne couronne. Mais, sans même attendre ces projets de long terme, nous devons, avec la Région, aborder de front quelques urgences. Dans cette perspective, des projets sont déjà conçus et en cours de réalisation. Je pense en particulier à l'automatisation de la ligne 1 du métro, à la modernisation du RER A, et à l'amélioration du RER C en lien avec le projet des voies sur berges. Je pense aussi à la rénovation de la ligne 13, qui doit être maintenant être mise en œuvre sans tarder.

Mais- et c'est là l'une des profondes innovations de ces dix ans- l'offre s'est élargie, et les transports peuvent désormais être individuels tout en s'inscrivant dans dispositif collectif. C'est le cas de Vélib', cette grande aventure urbaine et métropolitaine. Ce sera aussi bientôt le cas d'Autolib', dont nous avons eu l'occasion de débattre lors de notre dernière séance. Sur ce point, je souhaite adresser un mot particulier aux chauffeurs de taxi. Le projet Autolib' n'empiètera ni sur les stations, ni sur les couloirs réservés aux bus et aux taxis. Plus largement, nous allons travailler avec eux dans deux directions. D'une part, nous réfléchissons à la création de nouveaux couloirs aux portes de Paris qui rendront plus fluides les entrées dans la capitale. D'autre part, nous devons moderniser les stations et mettre en place des systèmes de repérage en temps réel de l'offre de taxis.

Mes chers collègues, j'attire enfin votre attention sur les réformes que notre municipalité s'imposera à elle-même, à travers le plan de déplacement des administrations parisiennes piloté par Maïté Errecart. Ce plan comprend trois mesures principales : réduire d'au moins 15% d'ici 2014 le parc de véhicules légers de la ville ; porter à au moins 50% la proportion des véhicules électriques ; inclure systématiquement des clauses écologiques dans les cahiers des charges des marchés.

Mes chers collègues, c'est en mettant en cohérence l'ensemble des enjeux de cette communication que nous avancerons. Je tiens à remercier particulièrement Annick Lepetit de son engagement énergique, patient et déterminé. Et je nous invite à poursuivre ensemble l'invention d'une métropole moderne, où chacun aura pleinement sa place.