

**Environnement urbain**  
**Contribution à une nouvelle qualité de ville**  
Jeudi 25 novembre 1999

**Bertrand Delanoë**  
Président du groupe socialiste et apparentés  
au Conseil de Paris,  
Sénateur  
Dominique Bertinotti  
Vice-présidente du groupe socialiste et apparentés  
au Conseil de Paris en charge de l'urbanisme  
Bertrand Biet  
Vice-président du groupe socialiste et apparentés  
au Conseil de Paris en charge des transports  
Pierre Schapira  
Vice-président du groupe socialiste et apparentés  
au Conseil de Paris en charge de l'environnement

**Sommaire**

La " vitrine municipale " : état des lieux  
Les quartiers tranquilles  
Les transports en commun  
Le Plan Vélo  
Les axes rouges

Des propositions concrètes pour une nouvelle... qualité de ville  
Se déplacer en ville : pour une offre réellement alternative  
Création d'un " métro de surface "  
Réseau vert : comme une " toile " dans la ville  
Le piéton dans la cité : dépasser la politique des petits pas  
Le vélo : pour que la " petite reine " le devienne vraiment...  
Un levier majeur : le stationnement  
De l'utilisation des énergies propres

Le fret : maîtriser et rationaliser le flux des livraisons intra-muros  
De nouveaux chantiers pour l'aménagement urbain  
" Démocratiser " les espaces verts à Paris  
Une ambition nouvelle pour les grands boulevards  
L'aménagement des grandes places de Paris  
La renaissance des boulevards extérieurs

**Avant –propos**

Réconcilier environnement urbain et qualité de vie correspond incontestablement à l'une des préoccupations majeures des Parisiens, en cette fin de siècle. Vaste ambition qui implique de rompre avec un modèle déjà ancien, héritage d'une époque où l'adaptation de la ville à l'automobile apparaissait bien comme le corollaire du développement aveugle et spéculatif des bureaux à Paris. L'objectif aujourd'hui, n'est certes pas " d'effacer " la voiture du paysage citadin: ce serait à la fois absurde et contre-productif. Mais il est d'opérer un rééquilibrage dans le partage de l'espace public. Faute en effet, d'avoir su - ou voulu - contrôler cette dérive aussi insidieuse que constante, les responsables municipaux ont peu à peu créé les conditions d'une situation ubuesque, dont les Parisiens subissent directement les effets : pollution, bruit, insécurité routière et agressions diverses du patrimoine urbain, assimilent la ville à un cadre oppressant, saturé, source de stress et de mal-être." Fluidifier " la cité consiste donc à la restituer à ses habitants en réduisant l'espace physique aujourd'hui dévolu à l'automobile. L'enjeu est multiple : lutter contre la dégradation de la qualité de l'air mais aussi favoriser des déplacements aisés, synonymes de temps - donc de liberté - reconquis pour l'individu. Faire de la cité ce " milieu où chacun doit trouver son épanouissement et sa place ", comme l'exprimait récemment Lionel Jospin lors d'un colloque consacré au devenir du monde urbain. Face à la pression politique, citoyenne et associative, née notamment d'évolutions très préoccupantes en terme de santé publique, le maire de Paris a tenté d'accroître l'idée d'une prise de conscience municipale. Pourtant, si le discours a évolué - souvent " emprunté " à celui de la gauche parisienne - les actes restent limités et circonscrits à un cadre finalement très classique. Un sondage réalisé récemment à la demande même de la Ville montre d'ailleurs que seuls, 3% des Parisiens interrogés, sont capables de citer spontanément une action de la collectivité parisienne dans ce domaine...Car c'est un fait, aucune rupture n'est perceptible sur le fond. Ainsi, lorsque le maire de Paris annonce en juin dernier qu'il a commandé à la Direction de la Voirie et des Déplacements, une étude de faisabilité portant sur... la réalisation d'un réseau autoroutier souterrain à Paris, on mesure toute la portée de son évolution sur le sujet ! Cette proposition lumineuse - et ô combien dispendieuse, à l'image du projet " LASER " auquel Jean Tiberi a réaffirmé publiquement son soutien - est d'ailleurs à rapprocher d'un propos tout aussi inspiré de son prédécesseur, qui, en février 1983, constatait déjà avec enthousiasme que " notre technologie a fait des progrès foudroyants dans le percement des tunnels à grande profondeur ". Illustration d'une continuité " philosophique " dont le coût urbanistique et sanitaire est malheureusement lourd. Je déplore à ce sujet, l'obstination du maire de Paris dans son rejet de la proposition de bon sens que nous défendons inlassablement, et qui consiste à assurer un suivi minutieux en milieu scolaire, concernant les effets de la pollution sur la santé des enfants. L'objet de notre document est double : proposer un état des lieux de ce qu'il convient d'appeler la " vitrine municipale ". Car à défaut de générer une action novatrice, l'enjeu urbain et environnemental s'impose surtout comme l'axe majeur de la communication municipale sous la présente mandature. Il convenait donc d'établir un diagnostic lucide du bilan forcément "idyllique" que cherchent à imposer les représentants du pouvoir local, adeptes des techniques marketing les plus sophistiquées, lorsqu'il s'agit de valoriser un contenu modeste. Car reconnaître les (rares) avancées, identifier les approximations et souligner les manques permet, au bout du compte, de mesurer le décalage profond entre la réalité de l'action mise en œuvre et l'exigence des aspirations citoyennes. Précisément, dans une seconde partie, nous avons envisagé des propositions novatrices, partant d'un postulat simple, hors duquel toute perspective de changement reste illusoire : restaurer qualité de vie et environnement citadin, implique de permettre aux Parisiens de se réapproprier leur espace Loin du grand " show " organisé prochainement par la Ville sur la " qualité de la vie " - initiative bien tardive en l'occurrence - nous concevons ce document comme une contribution au véritable débat de société que désigne un tel sujet. La plupart des " pistes " envisagées s'inscrivent dans une perspective inter-communale ou régionale, tant il est vrai que la préservation de l'environnement implique de dépasser les strictes limites du périphérique. Encore une dimension, parmi d'autres, largement absente de la réflexion municipale. Bertrand Delanoë Sénateur Président du groupe socialiste et apparentés au Conseil de Paris

**La vitrine municipale état des lieux**

**1. Les quartiers tranquilles**

Les quartiers tranquilles sont subventionnés à hauteur de 30% par la Région. Le coût d'une réalisation s'élève à environ 4 millions de francs. Dans les faits, le quartier tranquille tel qu'il est conçu par la Municipalité, désigne une zone limitée à 30 km/h, comprenant des rehaussements de la chaussée à chaque extrémité de la rue concernée. Le schéma directeur correspondant se résume donc à une simple énumération des futurs aménagements par arrondissement, soit pour l'essentiel, une succession de zones 30. Même si le concept en tant que tel peut être recevable, il n'est pas en mesure d'entraîner un réel changement dans la redistribution de l'espace public. Le plan proposé ne répond en effet à aucune cohérence démontrée en matière de déplacement, de maîtrise des flux et de diminution des nuisances. Pire : faute d'avoir été pensé dans un cadre global, il risque d'accentuer les nuisances observées dans les zones limitrophes des quartiers tranquilles. Le constat n'est pas nouveau : ainsi, la comparaison de la carte du schéma directeur des quartiers tranquilles avec celle du bruit (établie en février 99) est tout à fait significative. Elle confirme que la logique d'implantation de ces quartiers privilégie des périmètres déjà largement préservés des nuisances urbaines : ce faisant, elle déplace les difficultés vers des axes attenants, particulièrement exposés au bruit, à la pollution et à la saturation automobile. A titre d'exemple, la " cohabitation " chronique entre quartiers tranquilles et axes rouges n'illustre-t-elle pas, jusqu'à la caricature, une démarche contradictoire, aboutissant de fait, à l'émergence d'une " ville à deux vitesses " ? D'un côté des zones " protégées " dont la définition géographique procède d'ailleurs du plus grand arbitraire (pourquoi six quartiers tranquilles pour le seul 8ème arrondissement ?) ; de l'autre des espaces réduits à l'état de " réceptacles " où se concentrent tous les effets induits par le " tout automobile ". Ces nuisances ne sont donc pas fondamentalement remises en cause, elles sont simplement déplacées. En dépit d'avancées récentes obtenues sous la pression des élus socialistes parisiens et de l'exécutif régional - établissement d'un programme désormais pluriannuel de réalisations, étalé sur trois ans, définition d'un plan unique de circulations douces intégrant les pistes cyclables et les quartiers tranquilles et communication systématique des projets au Conseil de Paris, avant leur mise en œuvre- la question d'un véritable " cahier des charges " associé aux quartiers tranquilles demeure posée. Son objet concernerait non seulement le contenu de telles réalisations (définition, matériaux) mais aussi les conditions de leur implantation (concertation, sélection des lieux, intégration à un plan de déplacements local intégrant les secteurs mitoyens).

**2/ Les transports en commun**

Sur les 7, 1 millions de déplacements quotidiens, 60% se font en transport en commun. La fréquentation des bus s'élève à environ 350 millions de voyageurs par an. Il y a à Paris 559 km de lignes de bus dont 151 km de couloirs. La vitesse de circulation des autobus stagne à environ 9 à 10 km/h. Rappelons qu'à l'échelon régional, la consommation annuelle de gazole des transports en commun routiers ne représente que 3,5% de la consommation totale de gazole. Les bus ne contribuent donc que de manière marginale à la pollution. La remise en cause de l'hégémonie automobile - et ce faisant la lutte contre la pollution qu'elle génère - implique bien le développement des transports en commun, et singulièrement des transports de surface. Pour s'en convaincre, il suffit d'examiner le rapport entre le nombre de personnes transportées et le pourcentage d'occupation de la voirie. Ainsi, les bus assurent 70% des déplacements en surface, occupant seulement 2% de la voirie. Dans le même temps, la voiture représente 28% des déplacements pour une occupation de 94% de la voirie. L'accessibilité des bus aux personnes handicapées demeure également une priorité, insuffisamment prise en compte à ce jour, même si des avancées concrètes sont en cours. En effet, à la demande du groupe socialiste et apparentés (Conseil de Paris de novembre 1998), des aménagements spécifiques (plateformes

facilitant l'accès aux fauteuils roulants) équipent depuis cette année tous les nouveaux bus. Par ailleurs, nous avons déposé un amendement budgétaire en décembre 1998, afin que la Ville prenne à sa charge les aménagements de voiries nécessaires, à savoir, en particulier, l'installation de rampes sur le trottoir : la Municipalité s'y est engagée. Reste, au chapitre des transports collectifs, ce véritable "serpent de mer" que constitue le tramway. Le Maire de Paris avait annoncé sa création, l'inscrivant dans son projet électoral de 1995. Il s'engageait alors à mettre ce projet en chantier dès 1996, initiant ainsi la préférence pour un tramway le long du boulevard des Maréchaux. Jusqu'en 1997, alors que la droite était également majoritaire au Parlement et à la Région, le dossier est pourtant resté lettre morte. Il a fallu attendre la victoire de la gauche aux dernières législatives, pour que Jean Tibéri exhume - opportunément - cette promesse déjà ancienne, et "découvre" la compétence légale de l'Etat et de la Région sur le sujet. Il semble donc "exiger" aujourd'hui de ses interlocuteurs, qu'ils honorent à sa place un engagement électoral que lui et ses amis n'ont jamais mis en œuvre, alors qu'ils disposaient de tous les pouvoirs politiques et administratifs. La perspective d'implantation d'un tramway dans la capitale, doit être soutenue. Reste, qu'à ce jour, la Ville de Paris entretient le plus grand flou quant à la part précise qu'elle serait disposée à consacrer à un financement croisé, refusant de valider la proposition régionale d'une contribution municipale à hauteur d'un tiers. De deux choses l'une : ou la droite parisienne s'est engagée à la légère en 1995 - ou sa volonté d'aboutir est réelle, et elle doit alors substituer des actes concrets - et chiffrés - au discours polémique qu'elle se contente d'entretenir sur le sujet.

### 3/ Le plan vélo

Le 19 janvier 1996 Jean Tibéri annonçait son plan vélo. Les principales mesures concernaient la création d'une commission extra-municipale, l'établissement d'un cahier des charges adressé aux vingt mairies d'arrondissement et la rédaction d'une charte du vélo. Celle-ci prévoyait notamment une modification de l'article 12 du Plan d'Occupation des Soils, relatif au stationnement et affirmant la place à accorder au vélo dans toute réalisation en matière d'habitat (accès, garages à vélos, etc...). Cette modification n'a jamais été mise en œuvre jusqu'à présent. Aujourd'hui, Paris compte environ 130 km de pistes cyclables, soit l'équivalent du réseau de la ville de Rennes (203 000 habitants), ce qui relativise la portée de "l'exploit" que l'exécutif parisien semble parfois tenté de s'attribuer. Rappelons en outre que les subventions régionales s'élèvent à 50% du coût global de réalisation. L'utilisation du vélo comme moyen de déplacement est en nette augmentation (+ 35% de fréquentation entre juin 98 et juin 99), traduisant une évolution profonde dans le comportement et les aspirations des Parisiens. Le "plan vélo" constitue donc un progrès, mais encore partiel et manifestement perfectible. La critique liée à ces réalisations s'articule autour de trois points :- Une implantation souvent inopérante : certaines pistes sont largement impraticables comme, par exemple, celles du boulevard Richard Lenoir (le marché local empiète sur cette piste) ou du boulevard Raspail (ou le stationnement de véhicules réduit l'espace disponible pour les deux-roues).- Un niveau de sécurisation insuffisant : le constat revient quasi-systématiquement dans les discours des associations concernées. Rappelons en effet qu'au cours de l'année 1998, on a dénombré 544 accidents à Paris, dont 2 décès et 26 blessés graves. L'insuffisance de sites protégés (qui séparent physiquement ces pistes du reste de la chaussée) participe d'un tel constat, de même que la faiblesse des aménagements prévus pour la traversée des grandes places de Paris (République, Bastille ou Etoile) ou des grands carrefours (Place Victor Basch).- Des réalisations trop "déconnectées" des autres aménagements de voirie. Les pistes cyclables semblent le plus souvent conçues en dehors d'un cadre global susceptible de mettre en cohérence les initiatives, de les optimiser, et d'atteindre réellement l'objectif d'une répartition plus juste de la voirie. Ainsi, la recherche d'une synergie entre quartiers tranquilles et itinéraires cyclables favoriserait un véritable flux en circulations douces. De même, une ambition nouvelle en terme de multimodalité - indispensable pour faire évoluer une autre pratique des transports et pour favoriser la rupture avec le "tout-automobile" - devrait conduire à l'adoption d'un tracé "en étoile" des itinéraires cyclables, au départ de chaque gare (autrement dit plaçant chaque gare au cœur d'un réseau cyclable se développant à partir de ces véritables pôles urbains). Cet aspect est totalement absent du plan vélo de la Mairie. Si le vélo a conquis depuis quelques années une place nouvelle et légitime dans le paysage des moyens de déplacement à Paris, la réponse municipale demeure finalement limitée, au regard d'une évolution culturelle majeure. Là encore, l'incapacité des responsables parisiens à initier une véritable redistribution de l'espace public, les conduit à des initiatives partielles, dont la vocation électoraliste est au moins aussi évidente que leurs propriétés environnementales...

### 4/ Les axes rouges

Adoptés en 1990 par un vote du Conseil de Paris, les axes rouges devaient initialement constituer un réseau de 100 km, destiné à assurer la fluidité du trafic automobile. En 1999, 37 km "seulement" existent effectivement, ce qui semble démontrer, à contrario, l'échec de l'objectif initialement défini. Si ce n'est la dictée municipale de l'époque, en effet, la circulation était absolument prioritaire par rapport aux autres usages de la voirie, sur chacun de ces axes. Force est de constater que ceux-ci s'apparentent en réalité à de véritables autoroutes urbaines, nullement épargnées par la saturation automobile (le boulevard Sébastopol aux heures de pointe en offre une illustration édifiante) et synonyme de nuisances urbaines diverses : haut niveau de pollution, insécurité pour les riverains (liée à la vitesse des véhicules lorsque la fluidité est de mise), "agressions" multiples contre les façades des immeubles bordant ces voies et pénalisation du commerce de proximité implanté sur place. De plus, la "carte du bruit" confirme une corrélation entre ces axes et les nuisances sonores les plus importantes enregistrées dans Paris. Un bilan si glorieux aurait dû conduire le maire de Paris à tirer les conséquences d'un ratage évident - mais s'obstine à maintenir une réalisation qui fait de plus en plus figure d'anachronisme, il refuse la suppression pure et simple des axes rouges. Pourquoi le Conseil de Paris ne pourrait-il pas défaire aujourd'hui ce qu'il a fait hier ? Quoiqu'il en soit, ces axes ont bel et bien leur place dans une "vitrine municipale" où ils ne sont cependant pas exposés de façon trop voyante : la mairie préfère valoriser son plan vélo ou ses quartiers tranquilles, plus en phase avec un discours officiellement réformiste. Aux yeux du maire, toute reculade sur les axes rouges prendrait sans doute l'accent d'un constat d'échec, à fortiori après tant d'années de "résistance". Mais la persistance de ces réalisations s'explique aussi par le refus de remettre fondamentalement en cause un modèle urbain au sein duquel l'automobile conserve une évidence primauté.

### Des propositions concrètes pour une nouvelle... qualité de ville

Un véritable changement implique l'adoption d'une approche largement renouvelée, privilégiant à la fois : - une autre organisation des modes de déplacement ou de transport en ville ; - une politique d'aménagement urbain qui donne un prolongement concret à cette volonté de partage équilibré de l'espace public.

### Se déplacer en ville : pour une offre réellement alternative

#### Création d'un "métro de surface"

L'objectif consisterait, en concertation avec le STP et la Région, à mettre en œuvre un plan pluriannuel sur cinq ans pour la mise en site propre des couloirs d'autobus (séparation physique entre ces couloirs et le reste de la chaussée réservée à la circulation automobile). Seraient concernées l'essentiel des "lignes de ville" prévues par le plan "Bus 2001" de la RATP, soit environ 300 kilomètres au total. Les études réalisées sur le sujet confirment qu'un tel aménagement permettrait de faire passer la vitesse moyenne des autobus de 9 à 16 km/heure, rendant ces moyens de transport plus attractifs pour le public. A environ 8 millions de francs du kilomètre, le coût d'un tel projet s'élèverait à 2,5 milliards au total, soit un investissement de 500 millions par an, répartis entre la Ville, le STP et la Région. Rappelons en effet, qu'en l'état actuel des choses, le coût financier de ces réalisations est assumé pour l'essentiel par le STP et la Région ; la collectivité parisienne ne faisant qu'avancer la TVA, qu'elle récupère après coup. Parallèlement, nous prônons, en liaison avec la RATP, le développement du procédé "Altair" conçu par la RATP et qui permet l'information en temps réel du public (temps d'attente aux stations ; difficultés ponctuelles etc...) ; - un effort significatif sur l'offre de bus en soirée ainsi que le dimanche ; - l'adoption d'un système de mise en priorité du passage des bus aux feux tricolores. Sur les temps de parcours, les gains de temps pourraient être de 10 à 20%, par rapport aux rythmes actuels.

#### 2. Réseau vert : comme une "toile" dans la ville

Le concept de réseau vert désigne un maillage sur l'ensemble du territoire parisien, composé de petites voies et rues, fermées à la circulation automobile - à l'exception des résidents et véhicules prioritaires - et réservées aux piétons, deux-roues et autres rollers. Nous proposons, dès à présent, la création d'une commission de préfiguration du réseau vert parisien à laquelle participeraient des élus au Conseil de Paris (chaque groupe politique devant être représenté), des représentants du STP, de la Préfecture, et de la Région (associée au financement régional du concept), des services municipaux compétents et de l'ensemble des associations impliquées dans le domaine de l'environnement urbain. L'objectif serait de concevoir un tracé impliquant la sélection préalable des espaces adaptés à ce projet - celui-ci serait ensuite soumis au vote du Conseil de Paris. En terme de calendrier, il paraît réaliste de raisonner sur deux années d'études préalables précédant une mise en application elle-même étalée sur deux à trois ans.

#### 3. Le piéton dans la cité : dépasser la politique des petits pas...

A Paris, le piéton est l'usager de la voirie le plus vulnérable et le plus exposé à l'insécurité routière. En 1998, il y a eu 2 850 victimes d'accidents, dont 388 personnes tuées ou grièvement blessées (en matière d'insécurité routière, les piétons représentent 42% du total des tués ou blessés graves enregistrés dans la capitale). Nous proposons :- la suppression des axes rouges ; - la reconquête de l'espace dévolu aux piétons, passant en particulier par la suppression progressive du stationnement automobile "toléré" sur les trottoirs, ainsi que par une rationalisation accrue dans l'implantation du mobilier urbain ; - l'élaboration d'une véritable charte du piéton, "repensant" sa place dans la ville, reconfigurant certains axes et intégrant la prescription d'aménagements spécifiques ; - l'allongement du temps de passage des traversées piétons, dans l'intérêt plus particulier des enfants, parents avec poussette, personnes âgées ou handicapées. Un moratoire sur les traversées piétons en deux temps.

#### 4. Le vélo : pour que la "petite reine" le devienne vraiment...

- Elargir les opérations Piétons-Vélos à l'ensemble du territoire parisien, avec une programmation par arrondissement ; - séparer physiquement aussi souvent que possible les pistes cyclables du reste de la chaussée empruntée par les automobiles (sites protégés) ; - installer de nombreux parkings à vélos surveillés et conviviaux près des grands nœuds de transport (sorties des gares, RER, métro), avec possibilité de vente des billets de transport sur

place - installer des panneaux spécifiques (avec indication des distances et du temps) destinés à baliser les itinéraires cyclables - obligation pour les SEI immobilières de la ville de développer des mesures concrètes en faveur des deux-roues (création de parkings à vélo en particulier) ; - en direction du monde associatif prenant en charge la location de vélos aux Parisiens, mise à disposition de lieux adaptés à cette activité ; - À l'instar de nombreux pays nordiques, des conventions pourraient être recherchées avec les entreprises qui "jouent la carte" du vélo, et encourager leurs employés - notamment par un système de primes - à privilégier ce moyen de locomotion pour leurs trajets domicile/lieu de travail : avantages fiscaux, soutien logistique pour la mise en place de stationnements vélos abrités etc...

#### Un levier majeur : le stationnement.

Nous proposons une diminution significative du coût du stationnement résidentiel (actuellement de 15 francs par jour, soit 75 francs par semaine). Rappelons que la moitié des Parisiens ne possèdent pas de voiture. Quant à l'autre moitié, l'usage de l'automobile pour se rendre sur le lieu de travail, résulte souvent du caractère "prohibitif" (ou ressenti comme tel) du stationnement résidentiel. Dans cette perspective, un tarif quotidien ramené à 5 francs serait nettement plus incitatif. Parallèlement, le stationnement rotatif doit être considéré comme une sorte de "péage urbain", impliquant une revalorisation des tarifs actuels. La remarque est d'autant moins contestable que le "taux de vide" (autrement dit les places disponibles en surface) est de 2,6% seulement au centre de Paris, alors que pour être valable, le processus de stationnement payant doit aboutir à un niveau de 10%. - Nous demandons en outre un moratoire sur la construction de parkings dans Paris intra-muros. La question du stationnement renvoie également à la présence des autocars dans le centre de Paris : 1250 de ces véhicules circulent quotidiennement dans une ville qui ne leur offre que 700 places. Résultat : à l'image du boulevard Rochechouart, l'espace urbain est saturé et largement pollué par ces gros consommateurs de diesel. La rationalisation des 10 000 places de stationnement situées à la périphérie de la capitale - et largement sous-utilisées - doit être recherchée. L'organisation de navettes électriques assurant la liaison entre ces parcs et les lieux de visite, permettrait de limiter la circulation excessive des autocars intra-muros. La question risque en outre de se poser de façon de plus en plus pressante à l'avenir : ainsi, à titre d'exemple, dans le cadre de son projet de réaménagement de la place de la Concorde, le maire de Paris ne propose aucune solution alternative à la suppression programmée de l'actuel parc de stationnement...

#### De l'utilisation des énergies propres...

Favoriser l'usage des énergies propres répond à un objectif à la fois sanitaire et environnemental : l'électrique, par exemple, est non polluant et totalement silencieux. Outre le développement des véhicules propres - électrique, GNV, GPL - au sein de la flotte municipale (pourquoi ne pas y intégrer les voitures de fonction, ce qui conduirait les élus à "montrer l'exemple" ?...), plusieurs axes peuvent être envisagés : - mise en place de navettes touristiques électriques assurant l'acheminement des personnes sur leur lieu de visite (cf. point précédent, relatif à la limitation de la circulation des autocars intra-muros) ; adoption d'une mesure incitative simple pour tout acquéreur d'un véhicule électrique : la gratuité totale du stationnement de surface pendant un an ; - organisation d'une table ronde consacrée à l'évolution des taxis parisiens : associer l'ensemble des syndicats concernés, ainsi que les représentants de la Ville et de la Préfecture, cet événement aurait vocation à définir les conditions (techniques et fiscales notamment) d'une transformation progressive de la flotte de taxis actuels. La piste des véhicules hybrides (fonctionnant tantôt à l'essence, tantôt à l'électrique ou au gaz, et désormais fabriqués en série) pourrait, dans un premier temps, être explorée. - Création d'une commission extra-municipale sur l'application des énergies propres aux transports de proximité, complémentaires des transports collectifs circulant sur les grands axes ; - mise en place de petits bus électriques sur certaines lignes de quartier (l'exemple du centre-ville romain est éloquent) ; réflexion à mener sur le développement du système de motos-taxis mobilisant des deux roues à motorisation électrique ; - conditions d'encouragement au "car sharing" (partage d'une voiture en multipropriété) ou de mise en "libre service" de véhicules électriques disponibles en différents pôles de la ville.

#### Le fret : maîtriser et rationaliser le flux des livraisons intra-muros

42 000 camions et 588 000 camionnettes circulent quotidiennement en Ile-de-France. Toutes les études confirment que le transport routier est bien la première source d'émission de polluants primaires. L'objectif consiste donc à rationaliser l'organisation du fret et l'acheminement des 200 000 tonnes de marchandises livrées quotidiennement dans la capitale. A cet enjeu tout à fait décisif, une réponse s'impose aujourd'hui de façon évidente : les plateformes inter-modales, autrement dit des pôles où les marchandises sont rassemblées, triées puis réparties en fonction de leur destination de la ville. Ces plateformes apparaissent également comme le point de synergie entre différents modes de transport (d'où cette notion "d'intermodalité", dont le ferroutage constitue l'expression la plus prometteuse). Dans cette perspective, l'effort consenti par le gouvernement en faveur du fret ferroviaire (une enveloppe de 8 milliards de francs affectée aux contrats de plan Etat-régions pour la période 2000-2006) est significatif. Pour Paris, nous proposons : - l'établissement d'un plan d'acheminement du fret dans Paris, à partir des plateformes installées en des lieux stratégiques (à proximité des gares notamment) : dès à présent, nous demandons au maire de Paris d'inscrire ce débat à l'ordre du jour d'une prochaine séance du Conseil de Paris ; - la réalisation d'une étude Ville/SNCF visant à déterminer les emplacements et terrains pouvant servir à de telles implantations ; - la création d'une Société d'Economie Mixte municipale (ou régie de quartier) en liaison avec des partenaires comme la SNCF et les sociétés de transport, prendrait en charge cette mission du fret avec priorité donnée à l'utilisation de véhicules électriques. - L'intégration au "Plan Seine" d'un projet d'aménagement de deux à trois zones d'affrètement, ce qui impliquerait la neutralisation de certaines parties des quais. La démarche municipale actuelle traduit une conception purement "touristique" du fleuve alors qu'une péniche transporte l'équivalent de 100 camions...

#### De nouveaux chantiers pour l'aménagement urbain

##### "Démocratiser" les espaces verts à Paris

"Paris, ville boisée", "Paris, berceau des espaces verts" : les intitulés ronflants ne manquent pas, vantant dans les argumentaires municipaux, une action soi-disant exemplaire en la matière. La réalité est plus subtile : deux grands bois, situés respectivement à l'ouest (bois de Boulogne) et à l'est (bois de Vincennes), peinent à Paris de soutenir tant bien que mal la comparaison avec d'autres grandes villes européennes, pour ce qui concerne le nombre de mètres carrés d'espaces verts par habitant : 10m2 pour la capitale française contre 12 m2 à Londres, 13 m2 à Berlin et 25 m2 à Vienne. Mais ces deux "masses" boisées sont excentrées, contestant la définition même de l'espace vert urbain de proximité, tel qu'on en découvre en particulier dans la capitale anglaise. À Paris, "intra-muros", au contraire, de telles zones sont largement disséminées, morcelées et d'une superficie souvent modeste : notre cité ne compte qu'un parc de plus de trente-cinq hectares (La Villette) contre quatre à Londres et cinq à Berlin. Les statistiques municipales résultent donc d'une somme un peu mécanique de tous les espaces plantés, même lorsque ces derniers ne sont pas "opérateurs" : qui songerait par exemple, à s'asseoir sur la pelouse située à l'espèce de la place de la Nation ?... En dépit de quelques réussites - le parc André Citroën notamment - l'objectif d'une "touche" verte supplémentaire dans la cité, favorisant la promenade, la détente, le jeu pour les enfants ainsi que la pratique du sport, demeure plus que jamais d'actualité.

Nos propositions : - Etendre les horaires d'ouverture de certains parcs parisiens (Bercy par exemple), notamment à partir du printemps et pendant toute la période estivale, en y réalisant les aménagements nécessaires : éclairage, présence - y compris nocturne - d'équipes de prévention, "rondes" effectuées à l'aide de scooters électriques, à l'image du dispositif en place à la Villette ; Améliorer et diversifier l'animation au sein de ces parcs afin d'accroître leur pouvoir d'attraction auprès des Parisiens. Nous proposons, en particulier, l'implantation de "rollers-park" sur ces lieux qui s'y prêtent incontestablement, ainsi que de rampes destinées à la pratique de ce véritable "sport urbain". Exploiter les potentialités d'aménagement de la petite ceinture : espace libre, calme et naturellement "vert", la petite ceinture offre des perspectives d'aménagement tout à fait intéressantes. À court terme - et dans l'attente (encore lointaine) de la mise en œuvre de projets étudiés par la SNCF - il serait possible de privilégier des réalisations transformant ce lieu en un espace de détente propice à la pratique sportive : parcours de promenade, pistes cyclables également ouvertes aux rollers etc... À plus long terme, soulignons que les projets de la SNCF (fret notamment) ne seraient nullement incompatibles avec l'orientation "écologique" de la petite ceinture : l'exemple munichois est éloquent, qui illustre une cohabitation réussie entre voies ferrées et espaces cyclables. Dans le cadre des opérations foncières, aménager certains des terrains préemptés par la Ville, et souvent laissés en friche - parfois pendant des périodes conséquentes - alors qu'ils pourraient servir à l'implantation de espaces d'aventure pour les enfants. Cette préoccupation impliquerait la présence d'animateurs, recrutés par exemple au sein d'associations de quartier ou donnant lieu à la création d'emplois jeunes.

##### 2. Une ambition nouvelle pour les grands boulevards.

Enjeu majeur de l'urbanisme parisien de cette fin de siècle, le réaménagement des grands boulevards peut apparaître comme le symbole d'une action structurante, susceptible de redynamiser y compris les quartiers limitrophes, et d'imposer une démarche réellement nouvelle. Nous proposons : - l'intégration de l'axe République-Bastille au périmètre d'aménagement des grands boulevards, actuellement ignoré par la Ville ; - la rationalisation de la circulation sur les grands boulevards, qui doit impérativement aboutir - quelle que soit la configuration retenue - à une diminution de la présence automobile. A quand le résultat des interminables "études" lancées par la Municipalité ?... la mise en site propre des couloirs de bus sur l'ensemble de cet axe ; - un plan d'aménagement des carrefours intégrant en particulier une traversée directe des piétons : Autant de mesures qui impliquent, sans délais, une modification du Plan d'Occupation des Sois s'étendant aux quartiers mitoyens ; - Nous prônons également l'installation d'une boutique de location de vélos dont la gestion pourrait être confiée au monde associatif et qui, compte tenu de la dimension fortement touristique du lieu, offrirait un moyen séduisant de découvrir la rive droite de Paris.

##### 3. L'aménagement des grandes places de Paris.

Nous proposons la création d'un groupe de travail composé d'élus, de membres des services techniques municipaux, de la Préfecture, d'architectes-urbanistes et de représentants du monde associatif, afin d'élaborer une charte d'aménagement des grandes places parisiennes (Bastille, République, Opéra, Nation, Victor-Basch, Etoile, Châtelet, Italie, Denfert-Rochereau, Clichy, Stalingrad, Montparnasse, Saint-Lazare...). Le cahier des charges - soumis le moment venu au vote du Conseil de Paris - intégrerait en particulier des prescriptions précises visant à redonner la

priorité à la circulation des piétons, deux-roues et transports collectifs.

#### **4. La renaissance des boulevards extérieurs.**

Plus connus sous le nom de " Maréchaux ", ces boulevards forment une boucle de 33 kilomètres largement négligée, alors qu'un dixième de la population parisienne y vit dans des conditions souvent difficiles (dégradation de l'habitat, nuisances sonores, pollution, désertification économique etc...). La Ville porte une responsabilité évidente dans cette évolution préoccupante (près de 40 000 logements dépendent de l'OPAC ou des SEM Immobilières) : ses interventions se sont pourtant limitées, jusqu'à présent, à des améliorations - certes utiles - de la circulation de la ligne PC (dont le financement est en outre assuré pour l'essentiel par le STP et la Région). Nous proposons : - La mise au point d'un " cahier des charges " spécifique, organisant les déplacements sur cette " ceinture citadine " et mettant l'accent sur le développement des transports en commun et sur les circulations douces ; - la requalification du paysage urbain (replantation d'arbres, rationalisation et modernisation du mobilier urbain, amélioration de l'éclairage) ; - l'adoption d'un plan d'aménagement des 52 carrefours et portes d'entrée dans Paris, établi en concertation avec les vingt et une communes limitrophes ; - la couverture progressive des tronçons les plus bruyants du périphérique et l'aménagement des espaces ainsi reconquis (espaces verts et autres éléments végétaux).