

Objet : - Arrêt du projet de Plan de Déplacements de Paris

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mes chers collègues,

Notre conseil va aujourd'hui se prononcer sur un document essentiel de notre politique de déplacements, le Plan de Déplacements de Paris (PDP), dont l'ambition est de définir les grandes orientations de la politique parisienne dans le domaine d'ici 2020, en s'inscrivant dans le cadre des enjeux à l'échelle de l'agglomération.

Le Conseil de Paris a voté le lancement de la procédure d'élaboration du PDP les 11 et 12 juillet 2005, puis son périmètre – Paris – a été arrêté par le Préfet de Région le 22 septembre 2005.

La démarche mise en œuvre 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.

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 (débatte au sein de la Conférence métropolitaine) pour une vision d'ensemble des déplacements dans l'agglomération.

Paris s'inscrit en effet 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.

Durant la phase d'élaboration du PDP, la place donnée aux débats et à la concertation 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).

Le Plan de Déplacements de Paris s'inscrit dans la logique et le prolongement des politiques d'aménagement et de déplacements mises en œuvres en Ile-de-France et à Paris ces dernières années, en s'articulant avec les autres instruments de planification d'échelle régionale ou parisienne : ainsi, au niveau régional, le Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France (PDUIF), le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ou le SDRIF en cours de révision, qui traitent respectivement des questions de déplacements, de lutte contre les nuisances et d'aménagement urbain, ou encore le

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme de Paris, approuvé en 2006.

Parce qu'il en est le prolongement et la déclinaison pour Paris, la structure du PDP s'inspire de l'approche du PDUIF, dont il reprend les principaux thèmes. Le PDP comporte ainsi un diagnostic (qui met notamment en perspective les données disponibles auprès de l'observatoire des déplacements, de l'observatoire du bruit, de l'APUR, d'Airparif, etc.) et des orientations générales (thématiques et territoriales).

Dans le cadre de ces orientations, le plan émet 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 contrats de projets, contrats particuliers, du ressort de la Région Ile de France, de l'Etat et des différentes collectivités franciliennes concernées.

Les actions proposées par le PDP concernent tous les modes de déplacements, toutes les catégories d'usagers : piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, motocyclistes, usagers des transports collectifs et des taxis, automobilistes, livreurs, commerçants, artisans, professionnels de santé, etc. Le champ des propositions concerne l'offre de transports en commun, l'aménagement de l'espace public, l'exploitation de la voirie, la réglementation, la lutte contre la pollution, la lutte contre l'insécurité routière, etc.

Les différentes mesures relèvent de trois catégories distinctes :

- les prescriptions correspondent aux actions qui relèvent des compétences de la Ville de Paris, et pour lesquelles le PDP a valeur décisionnelle ;
- les préconisations concernent les actions qui sont du ressort de la Ville en lien avec d'autres partenaires, et pour lesquelles la Ville exprime dans le PDP sa volonté d'agir conjointement, dans le cadre de compétences partagées ;
- les recommandations correspondent aux actions qui ne relèvent pas directement de la Ville (mais de l'Etat, de la Région, de la RATP, des entreprises, voire de la population), et pour lesquelles elle émet des propositions.

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.

Au terme de nos débats, le projet de PDP, une fois arrêté, sera soumis pour avis aux personnes publiques associées.

La LOTI fixe en effet les obligations réglementaires de consultation des acteurs des transports dans les termes suivants : « *Le conseil régional et les conseils généraux intéressés, les services de l'Etat et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers de transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le projet de plan est arrêté par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public concerné puis sous un délai de trois mois, soumis pour avis au conseil régional, aux conseils municipaux et généraux intéressés ainsi qu'aux représentants de l'Etat dans les départements concernés et au syndicat des transports d'Ile-de-France.* »

Conformément à la loi, le projet de PDP et les avis des personnes publiques associées feront ensuite l'objet d'une enquête publique, organisée par une commission désignée par le Tribunal Administratif. Celle-ci tiendra des permanences à l'attention du public et un système de registres sera mis à disposition, et au cours de laquelle les Parisiens seront appelés à faire part de leurs observations. Cette enquête donnera lieu à l'établissement d'un rapport.

Après analyse et prise en compte du rapport d'enquête publique, le PDP vous sera présenté pour approbation définitive. Il pourra alors entrer en vigueur.

I. LA CONCERTATION, PIERRE ANGULAIRE DE L'ELABORATION DU PDP

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 : la richesse et la diversité des contributions (disponibles sur le site paris.fr), illustrant la multiplicité des attentes et des idées dans le domaine des déplacements, ont permis de nourrir et d'enrichir le projet.

1 – Le comité des partenaires

Le Comité des Partenaires, qui 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 a été réuni 4 fois et ces acteurs ont également été invités à 10 réunions d'échanges techniques sur les orientations et principales actions. Parmi eux, plusieurs ont tenu à apporter une contribution écrite en complément de leur implication au Comité des Partenaires :

SNCF

La SNCF a rappelé ses priorités : outre une amélioration indispensable de la qualité du service sur le réseau existant, la compagnie ferroviaire entend répondre à l'évolution des besoins de mobilité et améliorer la qualité des portes d'entrée des voyageurs dans Paris que constituent les gares.

La SNCF s'est également donnée pour priorité d'inscrire le transport ferroviaire dans les perspectives de développement durable qu'elle s'attache à cultiver, qu'il s'agisse du respect de l'environnement, du progrès économique ou de l'équité sociale. De même, elle souligne sa volonté de développer le fret ferroviaire et de préserver les emprises nécessaires au développement du transport.

Soucieuse que l'ensemble des points de vue locaux soit pris en compte pour développer des systèmes de transport durables, la SNCF voit dans le PDP un outil plus qu'utile pour le déploiement de ses objectifs en matière de déplacements franciliens.

RFF

Réseau Ferré de France expose dans sa contribution les dispositions techniques nécessaires à l'amélioration du service des lignes du réseau régional, ainsi qu'à l'accroissement inéluctable des trafics des grandes lignes rayonnant depuis Paris.

Il rappelle également son attachement au développement du transport de marchandises par le fer. Dans le cadre de la politique régionale des transports, favorisant le développement des transports en commun, de l'intermodalité et encourageant les modes de transport de marchandises les plus respectueux de l'environnement, RFF entend contribuer à la revalorisation du rail pour réduire la circulation automobile.

RATP

La RATP, principal exploitant du réseau intégré de transports collectif du cœur de l'agglomération, vise à travers sa contribution à promouvoir des transports collectifs assez efficaces et agréables pour être volontairement choisis par les Parisiens et Franciliens, en substitution de l'automobile.

Elle propose notamment la poursuite du développement de l'offre de transport pour le métro et le bus, l'amélioration de la qualité de service en particulier le soulagement des taux de charge et la constitution d'un réseau maillé à l'échelle de l'agglomération par le prolongement des lignes de métro et la création d'un métro en rocade en petite Couronne.

PAP

Le Port Autonome de Paris souligne dans sa contribution qu'il partage les orientations prises par la Ville de Paris en termes de déplacements de marchandises et de voyageurs.

Il transmet le schéma des infrastructures portuaires (SIP) adopté par son Conseil d'Administration le 6 octobre 2005 et constituant la contribution du PAP à la révision du SDRIF, plaçant ainsi les enjeux du transport sur la voie d'eau à l'échelle régionale.

Ce document propose le maintien de l'approvisionnement de l'agglomération en granulats, le développement du transport des déchets et des produits recyclables, celui des conteneurs maritimes, le soutien des filières traditionnelles en céréales et métallurgie, l'implantation de zones logistiques et de ports urbains au sein de l'agglomération pour l'émergence d'une nouvelle logistique urbaine de proximité, le soutien au transport ferroviaire en s'appuyant sur l'intermodalité de certains ports, et le développement du transport de voyageurs (batoligne et tourisme).

Etat

Les Préfet de Paris et Préfet de Police précisent leur point de vue sur l'élaboration du PDP.

De par son statut de capitale, Paris accueille le siège des institutions nationales, la plupart des représentations diplomatiques ainsi que de nombreux sites sensibles, dont il s'agit de garantir la sécurité. A ce titre, le Préfet de Police rappelle que l'Etat dispose d'une compétence particulière sur un certain nombre d'itinéraires et de quartiers dans Paris.

Les services de l'Etat soulignent également leur attachement à la rapidité d'intervention des services de secours, à une politique de stationnement limitant l'envahissement de la voirie par les déplacements automobiles pendulaires, au développement des transports collectifs, enfin à l'organisation des livraisons de marchandises et des services ainsi qu'à la qualité des espaces publics.

2 – La Commission Extra-Municipale des Déplacements (CEMD) et ses groupes de travail

La CEMD a elle aussi été saisie à chaque phase d'élaboration du projet, elle sera également amenée à suivre la mise en œuvre des actions proposées dans le PDP. L'ensemble des acteurs associatifs et institutionnels de la politique des déplacements parisiens qui y siègent ont ainsi réfléchi autour de quatre grandes thématiques, étudiées respectivement dans quatre groupes présidés par des Conseillers de Paris : « circulation et stationnement » ; « espace public » ; « déplacements des personnes » ; enfin « marchandises ». Ces groupes, élargis aux représentants des conseils de quartiers qui le souhaitent ont réuni entre 30 et 50 personnes par séance. De nombreuses propositions de ces groupes de travail ont servi de base au projet de P.D.P.

Lors des séances des 14 juin et 21 décembre 2006, les principales dispositions du projet de P.D.P. ont été présentées à la CEMD qui a débattu sur certaines mesures proposées et en a précisé le contenu.

3 – Les collectivités au cœur de l'agglomération

Le PDP s'inscrivant dans une vision d'ensemble des déplacements futurs dans l'agglomération parisiens et dépassant, par là même, le strict champ de compétence de la Ville de Paris, une large concertation a été menée avec les Communes, les Etablissements de Coopération Intercommunale, les Départements voisins et la Région. Un important travail de diagnostic technique, engagé à partir de l'automne 2005 avec les services de l'ensemble de ces collectivités a été mené entre le 15 septembre et la fin décembre 2005 : 32 réunions bilatérales ont été organisées, donnant lieu le 17 janvier 2006 à une première rencontre de bilan à l'Hôtel de Ville de Paris en présence des élus de ces collectivités. Puis en mars et avril 2006, les services de Paris et des Communes, EPCI et Départements limitrophes ainsi que des agences départementales de la RATP se sont retrouvés autour de 7 réunions d'approfondissement.

Une réunion de synthèse, tenue le 26 avril 2006 à l'Hôtel de Ville avec les représentants des Communes, EPCI et Départements limitrophes, a ensuite permis aux collectivités riveraines d'échanger sur les propositions d'actions susceptibles d'être inscrites au PDP en réponse aux besoins communs identifiés.

La conférence métropolitaine mise en place en juillet 2006, dont plusieurs réunions de travail ont été consacrées à la question des déplacements, a permis par ailleurs 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 du PDP, constitue le socle stratégique du PDP.

4 – La concertation avec les mairies d'arrondissements, les conseils de quartiers et les associations

Les Parisiens et les usagers ont pu faire valoir leur avis au travers d'une série de réunions publiques en mairies d'arrondissements, dans les Conseils de quartier ou encore dans le milieu associatif.

Deux séries de réunions publiques ont ainsi 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 même 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 et d'un questionnaire approfondis. La seconde série de réunions leur a ainsi permis de prendre largement la parole, et de venir compléter les nombreuses propositions formulées en 2004 dans le cadre de la concertation sur le PLU. Ces contributions des Conseils de quartier constituent pour le PDP un matériau aussi divers que riche, car elles ont permis d'aborder en profondeur la plupart des thèmes du projet et de préciser les premières pistes d'action définies.

La masse de travail produit est considérable. 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.

De nombreuses associations ont elles aussi apporté leur contribution : qu'elles soient parisiennes ou locales, ces associations d'usagers de transports, de résidents de quartiers ou d'arrondissements, de défenseurs de l'environnement ont fait part de leur point de vue sur un grand nombre de questions touchant aux transports, à l'aménagement urbain ou encore à l'environnement.

5 – Commissions extra-municipales, comités consultatifs et acteurs économiques et sociaux

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.

6 – La consultation des Parisiens et des Franciliens

Une consultation des Parisiens et plus largement des Franciliens a été réalisée pour la Mairie de Paris, entre novembre 2005 et janvier 2006, par l'institut IPSOS, par voie postale et Internet : aux questionnaires adressés aux Parisiens via le journal *A Paris* et diffusés dans les gares et les grands pôles de transports en commun pour les autres Franciliens, 140 000 réponses (dont 30 000 par Internet) ont été retournées, essentiellement de la part de Parisiens (87 % des répondants). Avec un taux de retour de 13 %, la moyenne habituellement observée au cours de ce type d'enquête a été largement dépassée.

Cette consultation a montré que non seulement les Franciliens sont prêts à s'impliquer dans un changement des habitudes de déplacements, mais ils ont également 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 en faveur d'une redistribution de l'espace public au profit des circulations « douces » et des transports collectifs.

Afin de rassembler l'ensemble des informations relatives à la procédure d'élaboration du PDP, au calendrier, au contenu classé selon les différents thèmes abordés ainsi qu'aux comptes-rendus des réunions publiques et des réunions thématiques, a été ouvert un site Internet spécifique (www.debatdeplacements.paris.fr). Un forum de discussion a par ailleurs été mis à disposition des internautes entre octobre 2005 et fin janvier 2006. L'ensemble de ces éléments est désormais disponible à la rubrique « déplacements » du site paris.fr.

II. UN DIAGNOSTIC APPROFONDI

Le plan s'appuie sur un diagnostic approfondi de la situation des déplacements à Paris au sein de l'agglomération, pour mettre en perspective les enjeux prioritaires que constituent la lutte contre le dérèglement climatique et les pollutions, et l'amélioration de la mobilité de tous les Parisiens et des Franciliens.

S'y ajoute également le constat de compétences éclatées entre plusieurs institutions que ce soit dans l'organisation des transports publics ou dans la réglementation de la circulation et du stationnement. L'accidentologie encore trop élevée, notamment des piétons et des deux roues motorisés, est également soulignée.

Dans la mesure où l'ambition est de définir les grandes orientations de la politique parisienne des déplacements à 15 ans, le plan s'attache à élaborer une vision prospective des questions urbaines, sociales et économiques, et de leurs impacts sur l'évolution des déplacements à l'horizon 2020. La politique des déplacements proposée vise à créer les conditions d'un développement durable et harmonieux du cœur de l'agglomération. Il s'agit plus particulièrement :

- d'anticiper la diversité des besoins et des comportements des usagers ;
- d'intégrer les perspectives de développement de Paris à l'horizon 2020 : stabilité démographique, changements de rythme de vie ;
- d'intégrer les évolutions économiques, commerciales et touristiques ;
- de prendre en compte les dynamiques urbaines du cœur de l'agglomération ;
- de prendre en compte l'évolution de la demande des déplacements ;
- de prendre en compte la réalité historique de l'espace public parisien.

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.

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.

III. LA STRATEGIE PROPOSEE ET LES OBJECTIFS CHIFFRES

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

- un enjeu de santé publique et de développement durable : améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances liées aux transports
- un enjeu social et sociétal : améliorer la mobilité pour tous

- un enjeu urbain : valoriser, moderniser, embellir et mieux partager l'espace public
- un enjeu économique : encourager la vitalité économique de Paris et de l'agglomération
- un enjeu régional : renforcer les solidarités régionales à l'échelle de la zone dense et de la région.

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.

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.

Dans le cadre de cette stratégie, des objectifs chiffrés sont proposées pour concrétiser 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 décrit dans le PDP.

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.*

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).

- **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.

- *En 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).*
- *En 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).*

- **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.

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

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

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

commun). Elle intègre une augmentation des mouvements de marchandises et services de 11 % sur l'ensemble du territoire parisien.

- **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.

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

Des objectifs chiffrés en termes 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 :

- *En 2013 : les concentrations de dioxydes d'azote mesurées à proximité du trafic seront en dessous du seuil de 40 µg/m³ pour 50 % des rues parisiennes intramuros.*
- *En 2020 : les concentrations de dioxydes d'azote mesurées à proximité du trafic seront en dessous des seuils fixés par l'Union Européenne pour 100 % des rues parisiennes intramuros.*

- **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 du plan, la baisse des émissions de gaz carbonique des véhicules circulant dans Paris devra atteindre les niveaux qui suivent :

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

- **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 devra faire l'objet d'un plan bruit en application de la Directive Européenne 2002-49-CE.

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

- **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 4Roues. 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 :

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

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.

- *En 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.*
- *En 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.*

La stratégie et ces objectifs se déclinent ensuite au travers de cinq grands types d'actions, décrits dans cinq chapitres du PDP :

- 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
- aménager et gérer les espaces publics ;

IV – PROMOUVOIR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE ET UN NOUVEAU CADRE JURIDIQUE POUR LA POLITIQUE DES DEPLACEMENTS ET EVALUER LES ACTIONS

La mise en oeuvre de la politique des déplacements à l'échelle du bassin de déplacements de l'agglomération parisienne se heurte aujourd'hui à une remarquable complexité institutionnelle. Le Plan de Déplacements de Paris émet donc des propositions en matière de gouvernance, pour réduire

l'éclatement et l'enchevêtrement des compétences entre les différentes institutions, services de l'Etat, collectivités qui agissent dans ce domaine, et renforcer la participation du public.

D'autre part, des pans entiers du droit n'ont pas évolué avec les changements de conception des déplacements en ville, ce qui peut empêcher ou freiner l'atteinte des nouveaux objectifs des politiques des déplacements (meilleur partage modal, développement de modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture particulière...). Le Plan de Déplacements de Paris propose donc diverses évolutions juridiques (d'ordre législatif et réglementaire) afin d'inciter l'Etat ou les législateurs à initier les modifications jugées nécessaires.

Enfin, 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. Il est nécessaire en particulier 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.

Le projet de Déplacements de Paris qu'il vous est aujourd'hui proposé d'arrêter est la traduction des objectifs ambitieux de la Municipalité ainsi que des attentes des acteurs des déplacements et usagers, parisiens et franciliens, qui ont été associés à son élaboration grâce à un dispositif de concertation très important.

Je vous propose aujourd'hui d'arrêter le projet de P.D.P.

Je vous prie, mes chers collègues, de bien vouloir en délibérer.

Le Maire de Paris

Objet : Arrêt du projet de Plan de Déplacements de Paris

PROJET DE DELIBERATION

Le Conseil de Paris,

siégeant en formation de Conseil municipal ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L 2511-1 et L 2511-15 ;

Vu la loi d'Orientation des Transports Intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée ;

Vu le plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France ayant fait l'objet d'un arrêté interpréfectoral en date du 13 décembre 2000 ;

Vu la délibération 2005-DVD-25, en date des 11 et 12 juillet 2005 qui engage la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements de Paris (P.D.P.), fixe les modalités de concertation, et qui autorise M. le Maire à solliciter M. le Préfet de la Région Ile de France, Préfet de Paris pour fixer le périmètre du P.D.P ;

Vu l'arrêté n° 2005-265-2 du Préfet de la Région Ile de France, Préfet de Paris du 22 septembre 2005 fixant le périmètre du Plan Local de Déplacements de Paris ;

Vu le projet de délibération, en date du 2007, par lequel M. le Maire de Paris lui propose d'arrêter le projet de Plan Local de Déplacements dit « Plan de Déplacements de Paris » (PDP) ;

Vu l'avis du Conseil du 1^{er} arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 2^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 3^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 4^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 5^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 6^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 7^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 8^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 9^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 10^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 11^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 12^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 13^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 14^e arrondissement en date du 2007,

Vu l'avis du Conseil du 15^e arrondissement en date du 2007,
Vu l'avis du Conseil du 16^e arrondissement en date du 2007,
Vu l'avis du Conseil du 17^e arrondissement en date du 2007,
Vu l'avis du Conseil du 18^e arrondissement en date du 2007,
Vu l'avis du Conseil du 19^e arrondissement en date du 2007,
Vu l'avis du Conseil du 20^e arrondissement en date du 2007,

Sur le rapport présenté par M. Denis BAUPIN, au nom de la 3^{ème} Commission,

Délibère :

Article premier – Le projet de Plan Local de Déplacements dit « Plan de Déplacements de Paris » (PDP), tel qu'il est annexé à la présente délibération, est arrêté.

Article 2 – La présente délibération sera notifiée à M. le Préfet de la Région Ile de France, Préfet de Paris, ainsi qu'à M. le Préfet de Police.

Article 3 – La présente délibération sera notifiée aux Présidents :

- du Conseil Régional d'Ile de France ;
- des Conseils Généraux limitrophes ;
- des établissements de coopération intercommunale voisins ayant compétence pour élaborer des Plans Locaux de Déplacements ;
- du Syndicat des Transports de l'Ile de France ;
- de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris ;
- de la Chambre des Métiers de Paris.
- du Port Autonome de Paris.

Elle sera notifiée également aux Maires des 29 communes limitrophes.

Article 4 – La présente délibération fera l'objet pendant un mois d'un affichage en mairie et d'une publication au Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris et mention en sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.