

## Dix mesures phare

### 1. Agences locales de mobilité

Parce qu'une bonne information est la clé pour inciter l'utilisateur à choisir le mode de transport le plus pertinent au moindre coût, le PDP envisage la création d'agences locales de mobilité « notamment dans les secteurs en pleine mutation, où se concentrent les besoins et se mettent en place de nouvelles habitudes de déplacements ». Trois missions seront dévolues à ces futures structures : information et conseil personnalisé en déplacement bien sûr ; mais aussi des services comme l'autopartage, la location de vélo et l'expérimentation de tout type de service innovant ; enfin des actions pédagogiques et de sensibilisation destinées à faire évoluer durablement les comportements. Dans le courant de l'année, la première de ces agences locales de mobilité (ALM) ouvrira dans le quartier de la bibliothèque Nationale de France, en plein cœur donc de la ZAC Paris-Rive-Gauche, site qui accueillera notamment 30 000 étudiants et enseignants de Paris VII. L'ALM devra accompagner le développement du quartier et faciliter les déplacements de ses 15 000 habitants et 60 000 salariés. Le projet, qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité en 2005, est piloté par Voiture & Co, association qui a ouvert deux Maisons des Transports en 2005, l'une à Marseille, l'autre à Nanterre. Dans le 13<sup>e</sup>, un service d'autopartage sera proposé par Caisse-Commune, déjà implantée dans la capitale et des scooters électriques pourraient être proposés à la location.

### 2. Comité de pilotage périphérique

Autoroute urbaine de 35 km, le périphérique parisien supporte chaque jour 2,9 millions d'entrées et sorties de véhicules. Un flot composé à 88 % de voitures, 6,5 % de camions et 5,5 % de deux-roues, qui l'utilisent majoritairement (60 %) pour des trajets entre la banlieue et Paris et dans 35 % des cas pour des déplacements banlieue-banlieue. La congestion s'y aggrave régulièrement, le trafic est saturé dès 6h30 le matin et ce globalement jusqu'à 21 heures. C'est aussi un boulevard très



Des voies prioritaires pourraient être réservées sur le périphérique.

accidentogène, 684 accidents sont dénombrés pour 2005, et avec 826 victimes, cela représente « 10 % des victimes parisiennes d'accidents corporels », a calculé la mairie de Paris. La mairie de Paris estime qu'il faut donc adapter son fonctionnement. Objectif : « Garantir la fonction d'échange du périphérique, tout en réduisant les nuisances, l'accidentologie et la congestion, sans report sur les voiries limitrophes. » Pour lutter sur tous ces fronts, elle a des idées, mais le sujet est sensible. C'est pourquoi elle avance prudemment la mise en place d'un « comité de pilotage périphérique » associant l'Etat – responsable de la police et de la gestion du réseau magistral francilien par le biais de la Direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France –, la région, les communes et départements riverains, le Stif et tous les départements franciliens souhaitant être associés. Il sera assisté d'un comité technique qui effectuera les études préalables nécessaires. Parmi les pistes de réflexion qui lui seront soumises, on trouve pêle-mêle : la création de dispositifs anti-bruit ou de nouveaux franchissements du périph', la régulation en temps réel de la vitesse en fonction des tronçons et des horaires (on ne

#### > Quelques arbitrages réglés par le Conseil de Paris du 12 février

Une journée de discussions durant laquelle les différents groupes politiques ont naturellement bagarré pour amender le texte. Sur 290 amendements et vœux proposés, 49 ont été repris, permettant d'ajouter quelques mesures, entre autres :

- La création d'un observatoire de la mobilité dans lequel les départements limitrophes auront leur mot à dire.
- Une réflexion sur l'extension du RER avec une 6<sup>e</sup> ligne entre les gares Saint-Lazare et Montparnasse (Esopo) sur proposition de l'UDF, et l'inscription d'une liaison entre les gares d'Austerlitz et de Lyon.
- L'instauration systématique de contresens cyclables.
- La généralisation du Mobilien à toutes les lignes de bus parisiennes.
- La gratuité des transports pour les plus démunis.
- Le prolongement du tramway des Maréchaux vers Asnières d'ici à 2013, le dédoublement de la ligne 13 du métro avant 2014.
- La création d'un programme de rues piétonnes.
- Un délai de quatre ans à appliquer avant de bannir les vieilles voitures, celles les plus polluantes, des rues parisiennes.
- Le principe de la compensation des places de stationnement dans chaque quartier lorsque des aménagements impliquent la suppression d'emplacements sur voirie.
- Une étude sur l'impact économique et les reports de flux liés à la réduction de la circulation dans les arrondissements centraux.