

## AGORA DU

### CONSEIL DE QUARTIER COURCELLES-WAGRAM

Le 9 septembre 2019, à 19h00  
École hôtelière J. DROUANT, Paris 17<sup>e</sup>

#### Thème

#### LES MOBILITÉS

#### En présence de :

Bertrand LAVAUD – Adjoint au maire chargé de la culture et des finances, chargé du CCQ Courcelles-Wagram  
Jean-Christophe MONNET – Directeur des relations voyageurs et territoires (Île-de-France Mobilités)  
Sylvie POUGET – Agence de développement territorial de Paris (RATP)  
Marie-Émilie LE GRAND – Direction de la prévention, de la sécurité et de la protection (DPSP) de la Ville de Paris  
LES MEMBRES DU CONSEIL DE QUARTIER.

#### **Intervention d'Île-de-France Mobilités et de la RATP**

Île-de-France Mobilités (ex-Stif) est l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) pour la région. **Jean-Christophe MONNET** explique que l'AOT fixe les tarifs et le niveau d'offre de service (amplitudes horaires, fréquences, etc.) pour tous les réseaux. L'AOT établit par ailleurs le plan de déplacement urbain d'Île-de-France, devant être compatible avec le schéma directeur de la région.

La récente modification du réseau de bus de Paris a permis de renforcer la desserte de certaines zones, dont le nord-est, tout en supprimant certains doublons dans le centre. Elle vient, il est vrai, bouleverser les habitudes. Les remontées des usagers sont donc prises en compte et feront l'objet d'un retour d'expérience à l'automne. Il est à noter que cette évolution du réseau de bus parisien génère un surcoût annuel récurrent de 40 millions d'euros.

**Sylvie POUGET** note pour sa part que l'évolution du réseau de bus parisien a fait l'objet d'échanges nourris avec la RATP et la Ville de Paris. Différents points d'arrêt ont été créés ou modifiés, ce qui a nécessité de nombreuses interactions avec les services de la Ville. Dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement, les lignes 30, 43, 92, 93 et 163 ont été modifiées. Il est bien trop tôt pour réaliser un bilan de cette évolution. Une année sera nécessaire pour se faire un réel avis. Cependant, **Sylvie POUGET** sait que ces lignes ont connu un certain nombre de travaux sur leurs itinéraires respectifs. Elle dispose d'assez nombreuses remontées sur l'information voyageurs, en particulier lors des périodes de travaux et lorsque des déviations doivent être empruntées.

**Jean-Christophe MONNET** signale qu'Île-de-France Mobilités compte une équipe dédiée au suivi du réseau de bus de Paris. Les échanges avec la Ville de Paris et la RATP sont rapprochés.

*Aux questions et observations des riverains, les élus et intervenants ont apporté les réponses suivantes.*

**Sylvie POUGET** indique à une riveraine qu'elle fera remonter les mécontentements concernant la nouvelle application de la RATP. Selon cette riveraine, la dernière version ne permet plus de consulter les prochains passages à un arrêt si celui-ci n'est pas préenregistré dans les favoris.

Un utilisateur constate que le 163 passe désormais par la rue de Villiers et non plus par la rue Ampère, où d'autres lignes circulent déjà, ce qui provoque des encombrements. **Jean-Christophe MONNET** précise que le passage du 163 n'a pas pu être maintenu au niveau de la rue Ampère, du fait notamment de problèmes rencontrés avec les riverains.

**Bertrand LAVAUD** signale en réponse à un usager qu'une nouvelle version du nouveau guide des bus, plus claire que la version actuelle, sera prochainement publiée.

La ligne du RER C pose de grandes difficultés, ce qui est en grande partie liée à l'importance des travaux réalisés pour remettre la ligne à niveau. La situation est moins difficile sur le tronçon central que sur les branches. Les travaux de mise à niveau devraient permettre de tendre vers une meilleure régularité à l'horizon 2023. Lorsque les objectifs de ponctualité ne sont pas atteints, la SNCF s'acquitte de malus, mais ceux-ci ne sont pas une fin en soi. L'AOT préférerait verser des bonus au titre d'un dépassement des objectifs de qualité.

En réponse à la remarque d'une riveraine, **Sylvie POUGET** rappelle qu'une concertation a eu lieu entre le mois d'octobre 2016 et le mois de février 2017. Si une grande concertation a eu lieu, **Bertrand LAVAUD** observe que les CCQ n'ont pas été associés de manière spécifique.

**Sylvie POUGET** répond à une usagère signalant qu'un machiniste n'avait pas pu répondre à ses interrogations sur le renouvellement des bus. La RATP consacre 7 % de sa masse salariale à la formation continue, ce qui est considérable. Le dispositif de formation reste perfectible, mais il faut savoir que la RATP a récemment embauché plus de 700 machinistes. **Jean-Christophe MONNET** ajoute à ce sujet que les budgets consacrés au renouvellement des matériels roulants sont considérables.

Une usagère se plaint du déplacement de l'arrêt de la place du Général Catroux. L'emplacement précédent permettrait de faciliter la correspondance avec la ligne 3. Le nouvel emplacement complexifie grandement les correspondances. **Sylvie POUGET** assure qu'elle fera remonter ce point. En revanche, elle ne peut pas répondre aux questions relatives au retrait des plans affichés sur les abribus. Cette question relève de la Ville de Paris.

**Sylvie POUGET** indique à un usager que de nombreux utilisateurs signalent, comme lui, que le 93 ne passe plus par l'avenue Niel, ce qui ne permet plus de desservir le marché Poncelet. Cet usager suggère de faire desservir l'arrêt Pierre Demours par le 341. Cette question sera remontée.

**Sylvie POUGET** assure à un usager, regrettant une baisse de la fréquence, que la RATP porte une attention particulière au 92, ligne qualifiée de très chargée. Sur un autre point soulevé par un riverain, elle précise ne pas être en mesure de communiquer l'échéance à laquelle les différents chantiers de la porte Maillot seront achevés.

**Jean-Christophe MONNET** signale à un usager que le demi-tarif pour les seniors entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2019 sans condition de revenus.

**Sylvie POUGET** fera remonter le signalement d'un usager pointant la saleté à l'intérieur des bus de la ligne 31. Lorsque les travaux sont importants, les bus peuvent prendre beaucoup de retard. Cela conduit parfois, pour assurer une meilleure régulation, à s'arrêter avant le terminus pour repartir dans l'autre sens.

### Intervention de la DPSP – Les mobilités dans l'espace public

**Marie-Émilie LE GRAND** est accompagnée d'agents de surveillance ayant intégré la Ville en provenance de la préfecture de police au mois de janvier 2018. Le service de régulation des déplacements a été créé voici moins de 2 ans pour réguler les déplacements dans l'espace public. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, cette mission n'est plus du seul ressort de la préfecture de police. Les ASP (agents de surveillance) ont notamment la capacité de verbaliser les contrevenants. Suite au développement rapide des déplacements à trottinette, la Ville a été informée de très nombreux incidents sur la voie publique. Les personnes à mobilité réduite et les déficients visuels sont les usagers les plus touchés par le stationnement anarchique des trottinettes. L'encombrement des trottoirs gêne en réalité l'ensemble des Parisiens. La gestion des épaves constitue un autre problème d'importance. Dans les textes, la trottinette électrique n'a pas d'existence juridique. Il a été nécessaire de réagir pour définir des bases juridiques permettant aux ASP de verbaliser et de lutter contre les comportements les plus à risque. Des opérations ciblées sont menées par une équipe de 110 agents pour verbaliser les utilisateurs circulant sur le trottoir. L'amende s'élève à 135 euros (à 90 euros en cas de paiement immédiat). Le procès-verbal établi par l'ASP permet d'identifier le contrevenant. Des opérations d'enlèvement sont menées de manière régulière et ciblée pour lutter contre les amoncellements de trottinettes. Les opérateurs ont fini par prendre des mesures pour mieux garer les engins et sensibiliser leurs usagers. Leur nombre a d'ailleurs diminué depuis le début d'année 2019. Désormais, ils doivent respecter des critères de fonctionnement et de gestion des engins. Un récent arrêté de la Maire de Paris interdit le stationnement sur la voirie et sur les trottoirs, ce qui constitue une base juridique suffisante pour enlever les trottinettes et les placer à la fourrière. Les opérateurs peuvent les récupérer moyennant paiement.

*Aux questions et observations des riverains, les élus et intervenants ont apporté les réponses suivantes.*

En réponse à un riverain, **Marie-Émilie LE GRAND** indique que la Ville de Paris demande aux opérateurs d'exiger de leurs clients qu'ils disposent d'une responsabilité civile permettant de couvrir un accident avec un piéton sur le trottoir. La loi d'orientation sur

les mobilités devrait venir préciser le statut de la trottinette. Sur cette base, différentes dispositions pourront être définies pour traiter les questions en lien avec l'assurance, le port du casque, l'interdiction de déplacement à plusieurs, etc.

**Marie-Émilie LE GRAND** ajoute en réponse à une riveraine que le contrôle des trottinettes n'est que l'une des missions de la DPSP. Celle-ci ne peut pas y consacrer la totalité de ses moyens. L'interdiction des trottinettes électriques sur les trottoirs relèverait d'une décision politique, que la DPSP ne peut évidemment pas prendre. Sur ce point, un riverain considère que la Ville de Paris s'est laissé déborder. Les Parisiens en subissent les conséquences. Le laisser-aller est tel que certains conducteurs de trottinette ne savent même pas qu'ils doivent respecter le code de la route. Un autre riverain invite les habitants à visionner Grands Reportages sur la plateforme de TF1, dont un récent numéro a été consacré à cette problématique. Il est d'ailleurs regrettable de débattre de cette question en l'absence de représentants de la Ville de Paris. Ce riverain appelle à l'interdiction de la trottinette électronique à Paris, ville qu'il juge non adaptée à la circulation de cet engin. Le constat est le même pour les vélos en libre-service d'Uber, lesquels jonchent les trottoirs. **Bertrand LAVAUD** observe en réponse à ces remarques que certaines capitales ont fait le choix d'interdire la trottinette électrique. Il observe enfin que la période de réserve électorale a débuté le 1<sup>er</sup> septembre 2019 et limite les capacités des services de la Ville à intervenir en réunion publique.

En conclusion, **Marie-Émilie LE GRAND** invite les riverains à signaler les problématiques les plus importantes et les amas de trottinettes les plus gênants, afin d'orienter le travail des équipes en charge des contraventions.

*La séance est levée à 20h45.*