

Madame COLOMBET : Bonsoir à tous. J'ai retenu une question essentielle : pourquoi avons-nous été retenus dans cet appel d'offres ? J'ai également cru comprendre qu'on nous parlait d'arrêts maladie.

Concernant l'appel d'offres, je crois que Monsieur MONNET a bien répondu. Aujourd'hui, l'ouverture à la concurrence fait que tout le monde peut répondre à un appel d'offres. Je tiens à signaler que la société B.E. Green a été le premier groupe, petite filiale de PME en 2009, à avoir créé une filiale électrique. Nous sommes à ce jour le premier groupe européen. Nous avons donc répondu et remporté l'appel d'offres. Je me garderai de vous parler du financement car c'est une partie que je ne maîtrise pas et qui, en l'occurrence, ne rentre pas dans le détail ; on ne discute pas des chiffres.

Nous en sommes à presque six ans d'existence sur la Traverse. Sur ce laps de temps, nous avons fait pratiquement tous les ans, même deux fois par an les premières années, des enquêtes de satisfaction auprès des usagers. Nous sommes à 98 % de taux de réussite et de satisfaction, ce qui est assez rare pour une entreprise de transport. Je ne vais pas me comparer à la RATP car nous sommes une petite PME. Les pannes et les inconforts sont des choses qui arrivent mais, sur toutes les enquêtes qui ont été menées, les gens du 15^{ème} sont à 98 % satisfaits. Cela est dû, je pense, à notre petit réseau assez réduit et au fait que nous sommes énormément sur le terrain dont moi-même en tant que responsable. Cela crée une proximité. C'est un petit véhicule. Nous sommes assez performants à ce niveau-là.

Je ne vais pas rentrer dans le détail de la société. Nous avons jusqu'à présent 12 conducteurs permanents sur la Traverse. Depuis le 15 avril, nous sommes en réduction d'effectif suite à une décision de la Mairie de Paris. De quatre véhicules, nous sommes passés à trois et de 12 conducteurs, nous sommes passés à neuf. Nous avons effectivement bien trois arrêts maladie que, malheureusement, nous ne pouvons pas prévoir. Ce ne sont pas des arrêts maladie dus à des conducteurs qui ne veulent pas travailler. J'ai trois arrêts qui durent depuis plus de deux ans pour maladie grave. Un des cas est sorti de la société puisqu'il est devenu inapte à la conduite. Les deux autres sont encore en longue maladie. Je précise que tous ces conducteurs ont été remplacés. Nous pouvons l'attester sans aucun problème. Nous avons eu, quand c'est arrivé, dans l'urgence, des intérimaires, des contrats CDD et des CDI qui ont été renouvelés

d'office de manière à avoir toujours le même nombre de conducteurs. Aujourd'hui, il y a toujours 12 conducteurs et neuf depuis l'avenant qui court jusqu'au 30 janvier.

Monsieur le Maire : Quelques points supplémentaires : il y aura un nouvel appel d'offres dans quelques mois puisque le contrat arrive à expiration. Il y a effectivement eu quelques modifications par la Ville, comme vous l'avez dit. C'est dommage car ça réduit le service. Il faut savoir que c'est une sorte de forfait c'est-à-dire que c'est la Ville de Paris qui donne, chaque année, un budget pour faire fonctionner cette traverse. Celui-ci ne dépend pas du nombre de passagers. La société est payée de la même façon, qu'elle ait des passagers ou pas. C'est pour cette raison que je pense que dans un appel d'offres ultérieur qui interviendra d'ici six mois à un an, puisque nous avons prolongé d'un an ou de six mois le contrat...

Madame COLOMBET : Nous y sommes jusqu'au 30 janvier 2020.

Monsieur le Maire : Je pense qu'il faudra, d'une façon ou d'une autre, intéresser la société par rapport au nombre de passagers transportés. Que vous en transportiez 10, 100 ou 1000, ça ne change rien à la rémunération que vous percevez de la part de la Ville. Je pense que si vous étiez intéressés au « résultat », si je puis dire, au nombre de passagers transportés, il y aurait peut-être plus d'informations, de communication et d'efforts, de façon générale, pour attirer une clientèle d'usagers qui, pour le moment, n'est pas suffisante à mes yeux. J'ai parlé de 140 000 passagers par an.

Madame COLOMBET : Nous en avons un peu plus que ça. Il y a une augmentation tous les ans. Sur le bilan 2018, nous avons une augmentation de 6 %.

Monsieur le Maire : C'est bien. De toute façon, c'est un nouveau mode de transport que les gens ne connaissent pas. À mon sens, il y a peut-être quelque chose à voir.

Madame COLOMBET : Je voudrais juste terminer, Monsieur GOUJON. La Mairie de Paris vient d'avoir le rapport 2018. Je tiens tout de même à préciser qu'une extension de la ligne a été faite. Des travaux ont été faits par la voirie de Paris. Quand nous avons démarré la Traverse, nous avions 28 arrêts. Nous sommes passés à 31. Il se trouve qu'un an après le lancement, des nouveaux

arrêts de bus ont été mis en place car il n'y avait pas d'accessibilité. Depuis ce jour, nous avons donc, avec l'extension, 31 arrêts mais parmi ceux-ci, nous en avons 11 qui ne sont pas localisés « La Traverse ». Ils sont partagés avec la RATP. Depuis quatre ans, il est impossible pour nous de faire apparaître la Traverse sur ces arrêts partagés. Des mails de la Mairie peuvent en attester. L'extension de la Traverse qui va à l'institut Pasteur et Pasteur - Docteur-Roux, qui date d'il y a à peine un an, est aujourd'hui notre deuxième plus gros taux de charge. Pourtant, nous n'apparaissions pas. On peut se demander ce que cela serait s'il apparaissait que la Traverse s'arrête. Je tiens tout de même à le préciser. Cela figure dans le rapport qui a été envoyé. Cela fait tout de même trois ans que nous n'apparaissions pas sur 11 de nos arrêts. L'augmentation aurait peut-être été de 15 % si nous avions été notés. Je tenais à le préciser.

Monsieur le Maire : Vous avez raison de l'indiquer parce que ça doit faire partie du fait que les usagers n'ont pas l'information et ne prennent pas la Traverse.

Peut-être que Monsieur FELKAY, qui est responsable à la fois de la sécurité au niveau de la Mairie de Paris mais aussi du contrôle du stationnement payant, va peut-être nous éclairer. Ensuite, nous passerons la parole, si elle est de retour, à Madame VIGNAT-CERESA. Elle avait un rendez-vous téléphonique important. Elle reviendra à 21 heures. Sinon, je passerai la parole aux uns et aux autres. Nous l'interrogerons bien sûr sur les trottinettes dès son retour.

Monsieur FELKAY, je vous en prie.

Monsieur FELKAY : Merci Monsieur le Maire. Je voudrais reprendre l'ordre qu'a signalé Madame BEAUDEAU en expliquant comment nous agissons sur l'espace public par rapport au trafic routier. Je parle de protection routière et non pas de sécurité routière.

Les protections du piéton ont trait à la verbalisation du stationnement gênant. Nous avons à peu près 1 000 agents de surveillance de la Ville de Paris qui ont cette tâche. Nous envoyons ensuite les stationnements gênants en fourrière grâce à la DVD.

Il faut également protéger les piétons par rapport aux trottinettes. Je dois dire que nous avons essayé de répondre à cette invasion qui nous est arrivée en janvier en cherchant dans le Code de la route afin de ne pas attendre la loi sur

les mobilités et le décret qui va l'accompagner et qui n'arrivera qu'en septembre. J'ai décidé dès début février de verbaliser la circulation sur les trottinettes (135 €). Près de 213 PV ont été établis. J'ai décidé également de verbaliser le stationnement sur la voie publique donc sur les trottoirs. Plus de 1 498 PV ont été établis. Nous avons également eu plus de 1 000 envois en fourrière de ces trottinettes. Nous continuons à raison de deux opérations par jour sur Paris. J'estime que nous avons été précurseurs dans ce domaine. Du reste, le législateur reprend notre assimilation de cet engin à un cyclomoteur. Son nouveau statut devrait arriver mais nous n'avons pas attendu cette loi mobilité.

Il faut également protéger les cyclistes. Cela concerne toute la verbalisation sur les pistes cyclables. Vous avez relevé, Madame BEAUDEAU, qu'il y avait du mieux. Nous sommes présents sur toutes les nouvelles pistes cyclables. Il s'agit aussi de verbaliser les motos qui sont sur les sas vélos devant les feux. C'est très important pour nous. Pour votre information, nous le faisons aussi en vidéo verbalisation c'est-à-dire que j'ai une salle composée d'agents. Les caméras de la Préfecture de police leur permettent de prendre les plaques d'immatriculation et ainsi de verbaliser les véhicules, les deux-roues qui pourraient être sur les pistes cyclables.

Nous travaillons également sur le bruit. Nous en avons parlé un peu. Nous avons reçu aujourd'hui un sonomètre deux-roues puisque nous étions dépendants de la Préfecture de police pour ces contrôles sur les deux-roues qui ont des pots d'échappement trafiqués. Nous allons pouvoir faire les nôtres seuls, sans la Préfecture de police qui se désengage petit à petit de ce travail.

Aujourd'hui, 300 PV ont été établis par rapport au contrôle des vignettes Crit'Air 4. Celles-ci ne sont plus autorisées à partir du 1^{er} juillet dans Paris.

Comme vous l'avez signalé Monsieur le Maire, nous avons Paris Respire un samedi par mois rue du Commerce. Nous sommes d'ailleurs à votre disposition pour en étendre la fréquence.

Nous protégeons également la circulation des bus. Nous verbalisons dans les voies bus.

Nous faisons également en sorte que les personnes qui prennent le métro soient sécurisées. Nous nous sommes lancés dans une politique de visibilité dans le

cadre de la préfiguration de la future police municipale parisienne avec des agents près des stations de métro qui sont très fréquentées, près des écoles, des marchés. Le soir, grâce à mon unité nuit, nous avons des agents qui sont aux entrées et sorties de métro à 0 h 30. Cela nous permet de sécuriser les usagers. Nous travaillons avec la RATP qui effectue des opérations en sous-sol tandis que nous en faisons en surface.

Voilà, grosso modo, ce que je voulais dire pour être synthétique, Monsieur le Maire.

Monsieur le Maire : Merci de votre intervention. Dans un premier temps, je vais passer la parole aux élus, aux adjoints, il y en a un certain nombre qui sont compétents en matière de déplacements qui peuvent prendre la parole. Qui souhaite s'exprimer ? Madame LESENS, Monsieur LEFEVRE.

Madame LESENS : Monsieur le Maire, je voudrais m'adresser à la personne de la RATP sur plusieurs points. Je voudrais tout d'abord insister sur le fait que bus et vélos sont, de facto, complémentaires dans la lutte contre l'excès de l'automobile et de la pollution et qu'il est important de ne pas les considérer comme étant concurrents mais les vivre comme étant complémentaires.

Vous avez évoqué la difficile cohabitation des cyclistes dans les couloirs de bus ou des bus avec les cyclistes. Ne serait-il pas utile d'organiser, comme cela avait été fait il y a une vingtaine d'années, des formations communes des cyclistes et des chauffeurs de bus ? Après tout, il y a beaucoup de novices des deux côtés dans cette affaire.

Je ne suis pas du tout d'accord lorsque l'on met en concurrence couloirs de bus et pistes cyclables. Cela a été le cas dans le premier tronçon de la rue Lecourbe. Cela nous a finalement obligés à faire une piste cyclable au niveau du trottoir et à rogner sur celui-ci alors que c'est une zone très commerçante. C'est une question qui aurait au moins mérité une discussion apaisée. Je ne conteste pas la disparition presque en entier des deux pistes cyclables le long de la ligne 6 mais je constate qu'il n'y a pas eu de réflexion globale sur cette affaire. Maintenant, nous allons devoir rattraper les morceaux de cette histoire. Ce n'est pas anodin d'annuler les pistes cyclables.

Le troisième point m'inquiète un petit peu pour l'avenir. Pardonnez-moi, je connais mal le réseau des bus. Je suis cycliste et j'utilise, pour ma part, très peu les autobus. Si j'ai bien compris, un certain nombre des nouveaux tronçons et des nouvelles lignes ont tendance à vouloir se rapprocher le plus possible des clients et donc à passer dans un certain nombre de petites rues, je pense notamment à la rue Cauchy. Cela m'inquiète un peu parce que ça fige le plan de circulation alors que dans le cadre des zones 30 ou de certaines opérations à venir pour calmer le trafic, c'est-à-dire éventuellement couper les axes, nous serions un peu coincés avec cette histoire. Je me doute que cela dépasse votre compétence directe mais je profite de l'occasion pour le signaler.

Je vais faire un point avec le Monsieur de la DPSP. C'est très bien la verbalisation mais le mieux c'est que cela ait un effet à long terme et pas seulement brutalement sur le porte-monnaie. Je ne fais pas des inspections toute la journée mais je constate que notre piste rue Lecourbe n'est pas toujours tout à fait respectée.

Concernant les sas, je me demande si ceux-ci, comme probablement d'autres réalisations, ne mériteraient pas une information. Ce que je dis est connu. En réalité, je crois bien que beaucoup de conducteurs de véhicules motorisés ne voient pas le sas et ne savent absolument pas à quoi cela correspond. Nous avons changé la règle en cours de route, ce qui n'a pas facilité les choses. Verbaliser c'est bien gentil mais il serait aussi bien d'éviter aux gens de l'être.

Merci beaucoup.

Monsieur le Maire : Merci. Il sera répondu aux questions de façon groupée. Monsieur LEFEVRE, vous avez la parole.

Monsieur LEFEVRE : Merci Monsieur le Maire. Je réagis à la fermeture de la préfourrière car ce matin avec mon collègue Hubert MARTINEZ nous avons vu le commissaire du 15^{ème} qui a d'énormes difficultés à faire enlever les voitures qui sont récupérées par la police. Ils sont obligés de les garer rue du Général-Beuret ou rue de Vaugirard. Elles ressemblent plus à des épaves qu'à des voitures. Par conséquent, je me demande si dans le cadre de cette fermeture de la préfourrière, il ne serait pas nécessaire de réfléchir à la façon dont nous pourrions aider la police. Celle-ci a beau saisir les services, elle n'arrive jamais à faire enlever les voitures. Ils sont obligés de faire de nombreuses démarches

pour faire enlever toutes ces voitures qui deviennent une véritable nuisance pour les riverains car ce sont des épaves.

Madame BEAUDEAU, vous avez évoqué le boulevard périphérique et probablement la mission d'information et d'évaluation (MIE). J'étais dans cette mission et je voudrais en dire un mot car nous avons lu pas mal de choses dans la presse. L'objectif de celle-ci était de réfléchir au devenir du boulevard périphérique pour les 20 prochaines années. Nous avons découvert que les statistiques qu'on nous donnait sur l'utilisation du boulevard périphérique dataient de 2010. Par conséquent, je m'interroge beaucoup sur la façon dont on peut prendre des décisions et même en annoncer, comme celles qui l'ont été dans la presse, sur la base de chiffres qui datent de 2010 et qui sont censés être pertinents pour les 20 prochaines années, sans même prendre en compte d'ailleurs le Grand Paris express. Ce sont tout de même 200 km de lignes qui seront construites (quatre nouvelles lignes de métro, deux prolongements de ligne) et qui ne sont absolument pas prises en compte. Je voudrais tempérer un peu car un certain nombre de décisions ont été annoncées sans même que nous sachions quels seront les effets qu'elles auront puisque nous ne pouvons pas imaginer le boulevard périphérique sans prendre en compte l'effet de ces nouvelles lignes du Grand Paris express dont nous avons parlé précédemment.

Je prends l'exemple les 50 km/h. Il a été annoncé que le boulevard périphérique passerait peut-être de 70 à 50. La vitesse moyenne sur le boulevard périphérique est actuellement d'environ 36 km/h. Pour l'instant, on ne comprend pas bien la mesure. Peut-être qu'elle s'explique, mais bon...

Je prends un autre exemple : les chiffres d'il y a dix ans montraient que, sur le boulevard périphérique, 45 % des usagers faisaient des trajets de banlieue à banlieue. L'arrivée du Grand Paris express va sûrement changer cela. Il faut que nous ayons ces chiffres et ces simulations avant de prendre des décisions sur l'utilisation future du boulevard périphérique.

Voilà à peu près ce que je voulais dire en substance sur cette MIE pour vous répondre Madame BEAUDEAU. Merci.

Monsieur le Maire : Merci. Peut-être que certains à cette tribune, comme Madame GRANDJEAN, pourront répondre sur le périphérique.

Madame Maud GATEL.

Madame GATEL : Merci Monsieur le Maire. Je voulais tout d'abord remercier le CICA pour ce beau sujet de débat et nous voyons bien à quel point il est absolument essentiel pour tous les habitants de notre arrondissement.

Je voulais évoquer quelques remarques. La première a trait au grand oublié de la politique de mobilité : le piéton. Finalement, la majorité des déplacements à Paris se font à pied. Ce sujet est en lien avec celui de la voirie. Nous avons parlé de la chaussée mais les trottoirs sont également souvent en mauvais état ce qui pose également des problèmes en matière d'accidentologie pour un certain nombre de piétons. Les accidents sont encore malheureusement trop nombreux. Le confort de déplacement pour le piéton n'est pas au rendez-vous.

Deuxième point : le sujet de la ligne 6. Madame POUGET est au courant. Ces travaux sont évidemment nécessaires et la régénération du viaduc est évidemment totalement indispensable. Mais, je voulais profiter de la présence de la directrice de la voirie pour évoquer ce sujet puisque les cheminements piétons tout au long du boulevard Garibaldi et Grenelle sont coupés, ce qui pose d'énormes problèmes pour les commerçants. Je voulais savoir dans quelle mesure il était envisageable de rouvrir un certain nombre de cheminements piétons pour permettre la traversée sous le métro aérien et régler ces différents problèmes avec les commerçants qui ont vu une perte de chiffre d'affaires extrêmement importante en simplement une semaine.

Le troisième point concerne Vélib' dont je regrette l'absence du représentant ainsi que la question des trottinettes. C'est finalement un seul et même sujet : trop de trottinettes et pas assez de Vélib' mais une seule incurie, celle de la gestion de projets de la Mairie de Paris sur ces deux sujets éminemment importants pour les Parisiens. Nous nous sommes complètement laissé dépasser par les trottinettes électriques provoquant des situations anxieuses et accidentogènes pour les habitants. Nous avons laissé s'installer l'anarchie sur nos trottoirs. Pour les personnes les moins mobiles, notamment, c'est une catastrophe. Nous avons réagi avec plus d'un an de retard alors que les premières trottinettes électriques sont arrivées dès le mois de juin de l'année dernière. Cette situation de laisser-aller de la part de la Ville est absolument inacceptable et a provoqué un certain nombre d'accidents graves et, malheureusement, pour

certain, tragique. Il est donc urgent de sensibiliser et de verbaliser pour que ce mode de transport qui est, certes, alternatif puisse trouver son public sans pour autant mettre en danger la vie des piétons sur nos trottoirs.

Concernant Vélib' : plus de 18 mois après la date initialement prévue pour le déploiement de Vélib' 2, nous en sommes toujours à une situation où il manque plus de la moitié des Vélib' en circulation par rapport à ce qui avait été prévu c'est-à-dire qu'il y a moins de 10 000 Vélib' en circulation or 20 000 sont prévus dans le contrat. Tous les utilisateurs de Vélib' savent bien que le service est loin d'être opérationnel tant en matière de régulation que de qualité des vélos, que de qualité de l'application qui indique très souvent que des Vélib' sont disponibles alors que ce n'est pas le cas.

Le retour théorique à la normale après avoir été modifié et repoussé à maintes reprises est désormais prévu pour le mois de juillet. On peut espérer que ce sera le cas. En tout état de cause, il aura fallu plus d'un an et demi pour avoir à nouveau un service opérationnel si tant est qu'il le soit au mois de juillet, ce qui est absolument intolérable dans le cadre d'un service public parisien.

Je vais répondre à Madame BEAUDEAU sur la question de la remunicipalisation : c'est une question que nous avons pu nous poser quand nous avons vu les difficultés. Cela fonctionnait très bien avec le premier opérateur. Ça ne fonctionne pas du tout avec le second. Il se trouve que ce n'est pas uniquement la faute de l'opérateur mais aussi celle de l'accompagnement de la Ville de Paris dans ce cadre qui a été totalement défaillant et qui, même face à la réalité, n'a jamais accepté et reconnu ses propres lacunes dans le déploiement de ce projet.

Le cinquième point est pour Monsieur FELKAY. Il concerne la verbalisation. Pour la sécurité des cyclistes, la vidéo verbalisation et la verbalisation du respect des pistes cyclables ainsi que des sas vélos sont extrêmement importantes. Je reprends les propos de ma collègue Isabelle LESENS. Je pense que beaucoup d'automobilistes ne savent pas qu'il est interdit de stationner sur les sas vélos. À mon sens, la verbalisation doit aller de pair avec la sensibilisation. J'ai bien conscience qu'il y a beaucoup de choses à faire du côté de vos agents. Ils le font mais il y a encore beaucoup trop de véhicules ou de deux-roues motorisés qui stationnent dans les sas vélos. Cela engendre des comportements pas toujours réguliers y compris de la part des cyclistes qui sont obligés de se mettre devant

c'est-à-dire dans le carrefour ce qui donne le sentiment qu'ils ne respectent pas le Code de la route alors que c'est simplement une question de sécurité pour eux. Si on pouvait mettre l'accent sur ce sujet, ce serait formidable. Je vous remercie.

Monsieur le Maire : Merci de toutes ces propositions. Monsieur PINET

Monsieur PINET : Merci Monsieur le Maire. Plusieurs points. Je vais rebondir sur ce qu'a dit Maud GATEL et reparler des sas vélos ainsi que des verbalisations dans leur ensemble. Il n'y a pas d'apprentissage qui est fait dans les auto-écoles. Ma petite dernière vient de passer avec succès l'attestation pour pouvoir faire la conduite accompagnée. Je lui ai demandé si on lui avait parlé du sas vélos...

Monsieur le Maire : Félicitations.

Monsieur PINET : Merci. C'est une angoisse pour moi car il faudra maintenant que je sois à côté. C'est donc beaucoup plus compliqué. On ne parle absolument pas aux jeunes dans les auto-écoles du sas vélos. Ils ne savent pas ce que c'est et je ne suis pas sûr que les moniteurs d'auto-école leur apprennent ce qu'est le sas vélos. Je leur ai même posé la question sur la zone tranquillité que nous avons sur la rue du Commerce. On ne leur apprend ni le panneau ni ce que c'est. À mon sens, c'est bien de faire un certain nombre d'équipements et de mettre tout le monde en protection mais, à la base, si on n'apprend pas aux plus jeunes ce que c'est, je pense que nous aurons un souci dans les années à venir.

Quand je reçois la quotidienne tous les matins, plus de 50 % des verbalisations des sas vélos sont faites par vidéo verbalisation. Cela me gêne. Je pense qu'il y a également bon nombre d'autres infractions. On devrait monter en puissance. Je suis désolé mais pour moi il n'y a pas assez de feux rouges ni de contresens verbalisés. Quand on voit ce qu'il en est, je pense que l'on doit pouvoir en faire. Sur 1 000 PV, on est quand même à 550 à 600 de sas vélos. Il faudrait donc un peu équilibrer.

Concernant la voirie, je vais commencer par un sujet qui fâche. Madame GRANDJEAN, je suis désolé, je ne suis pas tout à fait d'accord sur ce qui a été dit sur les RAPO. Vous dites que ça marche bien. Non car j'ai encore des plaintes. Tant que j'en ai, cela veut dire que ça ne marche pas. C'est monté crescendo puisque, aujourd'hui, on a carrément l'administration fiscale qui fait des saisies

sur compte bancaire. Les gens envoient un certain nombre de recours qui n'aboutissent pas. J'ai plusieurs cas que ce soit des handicapés ou une voiture qui a été cédée où tous les RAPO ont été rejetés. Il a fallu écrire à Limoges. Je l'ai dit en réunion centrale et je le redis : nous avons créé un monstre. Les gens n'arrivent pas à parler. Ils se retournent vers nous et je n'ai pas plus d'infos. Maintenant, le fisc prend directement sur les comptes bancaires. À l'époque où nous étions sur des PV classiques, il y avait d'abord des petits papiers, on prévenait, il y avait des arrêts saisis. J'ai l'impression qu'il n'y a même plus de décision de justice. On vient prendre sans qu'il y ait de décision. Nous en reparlerons mais je vous renverrai tout cela car, franchement, ça ne fonctionne pas.

Concernant la mobilité, permettre à tout le monde de circuler, c'est bien mais encore faudrait-il que la voirie le permette. Je vais enfoncer une porte ouverte : l'état des voiries est déplorable. C'est dangereux aussi sur les pistes cyclables. Que l'on soit deux-roues motorisés sur les voies de circulation classiques, que vous ayez une trottinette ou la roue seule, il y a beaucoup de trous. La voirie est dans un état assez déplorable. Je pense qu'il faudra faire un effort énorme. Nous avons tout de même eu pas mal de chutes. Il y a parfois des oublis de macadam. Nous en avons eu un sur le boulevard Victor. Je remercie la section territoriale d'avoir agi très rapidement. Nous avons des blessés graves là-dessus et c'est un peu dommage.

Idem pour le stationnement. Il faudra penser à stationner tous ces nouveaux moyens de transport et ne pas faire 15 linéaires de deux-roues motorisés. Il faut penser aux habitations. Vous avez des deux-roues motorisés qui laissent leur moteur allumé sous des fenêtres de gens qui ne peuvent pas dormir. Il faut penser à tout cela même si cela relève de l'incivilité.

Il y a une autre source de danger : les pistes cyclables sur les trottoirs. Celle sur le boulevard Lefebvre est un vrai danger quand vous êtes piéton. Vous pouvez avoir la tête en l'air, flâner, et ne pas entendre ni le vélo ni la trottinette qui arrive derrière. Je pense qu'il faut vraiment bien séparer les choses. Il faut repenser ces pistes cyclables. De plus, une partie du boulevard Lefebvre descend à grande vitesse. Je peux vous assurer que c'est un véritable danger y compris quand vous traversez le passage piéton et que vous arrivez sur le trottoir que vous avez un vélo qui vous arrive dessus ; il est dans sa piste, dans son droit, et

vous, piéton, vous êtes au milieu, vous êtes dans votre droit aussi. Il y a un conflit qu'il faut à un moment donné régler. Je pense que c'est quelque chose qu'il faut revoir.

Je vais m'arrêter pour la voirie et me tourner vers la RATP avec une simple question. Alors que nous avons de plus en plus de mal dans la gestion de l'espace, malgré la réduction des voies et l'agrandissement des trottoirs, y a-t-il une réflexion engagée au sein de la RATP sur les bus articulés ? Je pense notamment au 62 et au 80. C'est vrai qu'ils permettent de transporter beaucoup de monde mais ces bus sont-ils encore adaptés à la Ville de Paris telle que nous la concevons dans les années à venir ? Il faudra peut-être aussi se pencher sur l'arrivée des gros camions de livraison. Cela pose un problème quand il y a des 40 tonnes qui arrivent. Idem pour les cars de tourisme.

Monsieur le Maire : Et les rafales.

Monsieur PINET : C'est autre chose. Y a-t-il une réflexion engagée à la RATP sur les bus articulés ? Merci.

Monsieur le Maire : Je vais faire deux ou trois observations complémentaires. Les personnes verbalisées pour une infraction routière avaient autrefois des mesures alternatives aux poursuites les concernant. Cela leur permettait de ne pas payer leur amende à partir du moment où elles faisaient un stage d'une journée en mairie. Je trouve que c'était une bonne initiative. C'était peut-être du temps où Monsieur FELKAY était commissaire du 15^{ème}, je ne sais plus mais peut-être s'en souvient-il. Je voudrais savoir pourquoi cela n'existe plus car c'était tout de même très pédagogique. Il y avait énormément de participants.

Je remarque également que les bus articulés de la RATP créent des bouchons spectaculaires. Je comprends bien qu'ils permettent de faire des économies de chauffeur. Je vois bien quand le bus venant du boulevard de Grenelle essaye de tourner place Cambronne pour s'engouffrer dans la rue Cambronne, il est obligé de faire un détour au milieu de la place ce qui fait qu'il la bloque totalement, qu'aucune voiture ne peut passer et que lui-même est obligé de faire une espèce de contournement de la place considérable sinon il ne passe pas. C'est un vrai sujet. Je cite cet exemple mais il y en a bien d'autres. Les bus articulés ne sont pas du tout adaptés à une ville comme Paris. Nous ne sommes pas à New York. Je

ne sais pas quel est l'avenir des bus articulés mais peut-être avez-vous une réponse à ce sujet.

S'il n'y a pas d'autres élus qui souhaitent s'exprimer... Pardon, excusez-moi, Madame ROY. On répondra ensuite aux questions à la tribune. Puis, la parole sera donnée à la salle.

Madame ROY : Merci Monsieur le Maire. Je pense que je vais également remercier l'association d'avoir posé cette question de la mobilité ce soir. Cela permet de couvrir énormément de sujets transverses. Ils sont, de plus, d'actualité car nous venons de vivre un épisode caniculaire et des épisodes de pollution de l'air. Je voulais rappeler que, bien évidemment, ce combat contre la pollution de l'air à Paris est une priorité pour la Ville de Paris et pour Anne HIDALGO puisque nous savons bien que la pollution de l'air vient principalement du trafic routier et qu'il faut prendre des mesures volontaristes pour le réduire à Paris. Je vous rappelle qu'en France, 50 000 décès sont identifiés comme étant des morts prématurées dues à la pollution aux particules fines. C'est sans compter toutes les maladies respiratoires qui touchent les enfants, les personnes fragiles. Nous avons la responsabilité en tant que collectivité locale d'être extrêmement volontariste dans ce domaine.

Je voulais revenir sur un certain nombre de mesures qui ont été prises ces dernières années et qui ont, malgré tout, contribué à faire baisser la pollution de l'air à Paris notamment. Vous pourrez vérifier les chiffres. Elles ont, pour certaines, été évoquées par les différents intervenants qui sont à la tribune. Il y a quelque chose dont nous n'avons pas parlé : c'est le Plan climat qui est très important et qui a été voté à l'unanimité du Conseil de Paris ; c'est tout de même à souligner. Il contient un volet sur la mobilité pour réduire la place des véhicules diesels d'ici 2024.

Le Plan vélo 2015-2020, dont nous avons parlé, représente tout de même un investissement considérable de 150 millions d'euros sur cinq ans. Il permettra le doublement des pistes cyclables à Paris. Ce qui est important, quand on dit que l'on veut lutter contre la pollution, c'est de développer des modes de trajet alternatifs. Il ne suffit pas de dire je suis contre quelque chose, il faut aussi avoir la volonté de développer un certain nombre de déplacements alternatifs.

Nous avons parlé du développement des zones 30.

À mon sens, il est également important de souligner les différents services qui ont été mis en place notamment ceux de véhicules en autopartage dont vous avez parlé, Madame, tout à l'heure : Mobilib' avec 1 200 places sur tout Paris.

Concernant Vélib', nous sommes d'accord pour dire que ça a été une catastrophe au début, alors que ça marchait très bien jusqu'à présent. C'était d'autant plus décevant pour les Parisiennes et les Parisiens, dont je faisais partie, qui utilisaient ce service. Je pense que la Ville a pris la mesure assez rapidement de ces dysfonctionnements qui étaient dus à l'opérateur qui avait été retenu. Je crois que vous étiez à une réunion Madame GATEL à la Mairie de Paris début juin. Je pense que, depuis six mois, ça va mieux. Il y a beaucoup plus de vélos en circulation, les stations fonctionnent mieux. D'ici fin juillet, on devrait normalement atteindre les 19 000 vélos, ce qui était l'engagement qui avait été pris. Certes, ça n'a pas du tout marché au début mais, à mon sens, les mesures ont été prises. Nous avons remboursé régulièrement les usagers de ce service. C'est à souligner également.

Je voulais également souligner l'importance de deux autres points. Comme cela a été dit, nous avons mis en place la gratuité pour les seniors et les adultes handicapés sous condition de ressources. Il y aura également la gratuité, dont vous avez parlé, en septembre pour les enfants jusqu'à 10 ou 11 ans et 50 % pour les collégiens et les lycéens. Ce sont tout de même des mesures importantes qu'il faut tout à fait souligner.

Il y a une autre chose qui n'a pas été dite : pour encourager les personnes à recourir à des modes de déplacement propres, la Ville de Paris a mis en place des aides financières, des incitations, pour les particuliers et pour les professionnels. Une trentaine de mesures ont ainsi été décidées en décembre 2017.

Le dernier point sur lequel je voulais revenir concerne les trottinettes électriques. C'est le sujet d'actualité qui fait râler tout le monde à juste titre car ce mode de transport a eu un développement complètement anarchique. Nous ne sommes pas contre ce modèle de transport qui met en avant une mobilité douce. En revanche, il faut le réguler. Pour le coup, Madame GATEL, je ne suis pas du tout d'accord avec vous car, dès l'été 2018, Anne HIDALGO avait prévenu le gouvernement. Elle leur avait dit qu'il fallait prendre des mesures. Vous le savez certainement, nous ne pouvons pas, en tant que collectivité locale,

interdire ce mode de transport. Ce n'est pas dans la loi. En tant que collectivité, tout comme d'autres Mairies en France, nous avons pris des mesures sur la base d'un cadre juridique qui était tout de même fragile. De plus, il faut savoir que la loi mobilité a pris énormément de retard. Elle était initialement prévue à l'automne 2018, puis au printemps 2019 et maintenant, à la rentrée 2019. Nous avons fait ce qu'il fallait dès le mois de janvier. Cela a été rappelé. Nous avons mis en place de la verbalisation. Plus de 1 400 PV ont été distribués pour ceux qui circulent sur les trottoirs avec leur trottinette électrique. Nous verbalisons les stationnements anarchiques avec de la mise en fourrière depuis le mois de mars.

Il y a également eu la signature d'une charte de bonnes pratiques. Comme l'a dit Madame LESENS, il fallait faire de la verbalisation car cela devenait vraiment n'importe quoi et, en plus, cela devenait dangereux pour les piétons ; il y a eu des accidents. Il fallait également un volet de responsabilisation et de prévention. Cela a été fait au travers du cadre d'une charte de bonnes pratiques. Cinq nouvelles mesures ont été votées lors du dernier Conseil de Paris :

- l'interdiction du stationnement des trottinettes électriques sur tous les trottoirs ;
- la limitation de la vitesse car le danger vient du fait que ce sont des véhicules qui roulent très vite. Il faut donc en limiter la vitesse ;
- nous voulons également stabiliser le nombre de trottinettes à Paris. Je crois qu'il y en a plus de 20 000 aujourd'hui. Madame BEAUDEAU, vous disiez que cette mode ne serait peut-être pas adoptée mais c'est plutôt le contraire. Dans nos prévisions, nous serions presque à 40 000 en 2020 si nous ne faisons rien ;
- nous voulons également renforcer les appels au civisme en encourageant tout d'abord des bonnes pratiques comme le port du casque. Ceux qui utilisent ces moyens doivent faire attention car ils peuvent se mettre en danger. Je crois que nous allons lancer une campagne de communication, de prévention pour éviter ce type d'accident ;
- il y aura également la création d'un observatoire de la sécurité routière avec la Préfecture de police, les hôpitaux de Paris, afin d'évaluer de façon plus précise l'accidentologie provoquée par ce nouveau mode de transport.

Dès que la loi nous le permettra, ce qui n'est pas encore le cas, nous limiterons le nombre d'opérateurs sur Paris car, aujourd'hui, ils sont 12. Merci.

Monsieur le Maire : Merci aussi d'avoir rappelé un certain nombre de choses qui ont déjà été dites. Je vais passer la parole à la tribune pour que vous puissiez, les uns et les autres, répondre aux questions, aux observations et aux interventions des élus. Madame GRANDJEAN.

Madame GRANDJEAN : Il y a eu beaucoup de questions. Je vais peut-être commencer par le périphérique qui est une infrastructure majeure pour Paris et les Parisiens. Vous avez souligné Monsieur LEFEVRE le manque de connaissance fine que nous avons de ses trafics. Effectivement, la MIE a fait un travail considérable en auditionnant énormément de personnes et en récupérant énormément de données. Elle a conclu, si j'ai bien lu ses préconisations, que la première chose à faire était d'en améliorer la connaissance. On s'y emploie déjà du côté de la Direction de la voirie et nous avons lancé des études trafics un peu innovantes avec notamment l'utilisation de données anonymes de téléphones portables et de systèmes GPS des véhicules. Nous serons appelés très certainement à travailler de manière beaucoup plus approfondie avec l'ensemble des partenaires. Concernant les communes riveraines, un atelier périphérique sera organisé le 12 juillet à l'initiative de la Maire de Paris pour consulter l'ensemble des collectivités, la Région et toutes les parties prenantes sur ces différentes pistes émises par la MIE. Nous lancerons assez prochainement des études pour mieux caractériser le trafic. La dernière enquête transport datait de 2010 et était très insuffisante.

Parmi les mesures qui ont été annoncées, il y a la réduction de la vitesse qui, a priori, fait consensus. Si la vitesse moyenne est de 35 km/h, elle est, toutefois, assez fluctuante selon les heures du jour et de la nuit ; la situation est connue de jour mais beaucoup moins de nuit. La réduction de la vitesse entraîne une réduction du bruit pour les riverains de cette infrastructure.

Je vais dire un petit mot sur les piétons. Madame GATEL vous avait rappelé que c'était le premier mode de déplacement des Parisiens. Nous sommes tous piétons à un moment ou à un autre. C'est effectivement une des priorités pour nous. Un Plan piéton a été voté par le Conseil de Paris en 2015. Nous nous employons à le mettre en œuvre. Je note les signalements que vous faites notamment sur le cheminement des piétons dans le cadre des travaux de la ligne 6. Je me tourne vers ma collègue de la RATP et de la section locale. Nous regarderons cela un peu plus finement. J'y suis passée récemment et j'ai trouvé que le linéaire était un

peu long. Nous avons vocation à faire le maximum pour que ces travaux aillent vite. Si nous pouvons reconstituer quelques cheminements intermédiaires, ce serait pas mal. Nous allons regarder cela d'un peu plus près.

Concernant l'état des trottoirs et, de manière générale, celui de l'entretien de la voirie, je peux vous indiquer - mais je crois que vous le savez et j'espère que vous l'avez vu - que le Conseil de Paris a décidé de remettre des crédits supplémentaires sur les enjeux d'entretien. Il s'agit de près d'un million d'euros si on compte tous les projets votés au budget participatif notamment pour l'entretien de voiries. Cela se voit au quotidien. Nous avons fait pas mal de travaux sur la chaussée mais également sur les trottoirs. Nous avons refait des passages piétons tout particulièrement dans le 15^{ème} où les équipes de la section locale ont refait l'année dernière par moins de 100 passages piétons qui étaient un peu effacés. Nous continuerons cette année. Je peux vous assurer que les cheminements piétons, leur confort et leur sécurité font évidemment partie de nos priorités.

Je ne reviendrai pas sur les Vélib. Nous sommes dans un contrôle le plus actif possible de la société Smovengo par l'intermédiaire du syndicat qui pilote ce contrat puisque ce n'est plus la Ville de Paris qui le fait en direct. Nous en sommes aujourd'hui à 12 000 sur l'espace public mis en service par la société. Nous suivons de manière hebdomadaire le nombre de vélos disponibles avec un objectif de 19 000 à la fin juillet. Pour l'instant, nous sommes en ligne avec ce que Smovengo nous a annoncé.

Je vais dire un mot sur l'apprentissage des sas vélos et des réglementations spécifiquement développées à Paris dans les auto-écoles. Monsieur PINET, c'est une excellente remarque. Sauf à ce que mon collègue y ait déjà pensé, nous avons peu fait de formations vis-à-vis des auto-écoles parisiennes. C'est une excellente suggestion. Elle est valable pour tout ce qui est mis en place : les zones de rencontre, les petits panneaux qui permettent aux cyclistes de franchir les feux rouges, les sas vélos et tout ce qui est un peu innovant, qui existe dans le Code de la route et que nous déployons à Paris. C'est une très bonne idée. Nous aurons une action en direction des auto-écoles et des fédérations. Nous allons nous en occuper en rentrant au bureau.

Concernant les pistes cyclables sur les trottoirs, nous sommes conscients qu'il existe des enjeux de partage de l'espace public et que dans un espace aussi dense que Paris, il faut être capable de séparer au mieux ou, en tout cas, de faire cohabiter au mieux ces différents usages avec des vitesses différentes. Aujourd'hui, nous essayons de séparer les pistes cyclables et de leur donner leur espace. Quand nous n'avons pas la place et que nous devons aller sur les trottoirs, nous essayons désormais de marquer avec une couleur différente la piste pour que le piéton identifie bien qu'il n'est plus sur un espace qui est pour lui. Vous avez cité les Maréchaux qui est un des aménagements plus anciens sur lesquels nous sommes revenus. Nous en tirons les enseignements aujourd'hui et, effectivement, il y a des choses à améliorer.

J'entends ce que vous dites sur les RAPO. Il y a eu une réunion avec les associations de personnes handicapées qui sont particulièrement victimes de RAPO abusifs. Nous sommes en train de trouver des solutions pour qu'elles ne soient plus verbalisées en leur proposant de s'enregistrer pour qu'elles soient définitivement sorties du système et ainsi éviter de les verbaliser. C'est en train de se mettre en place. Nous allons commencer à les référencer dès aujourd'hui. Nous avons recruté du monde pour cela. Cela leur sera expliqué. Nous aurons également une explication vis-à-vis de vous pour que vous puissiez répondre aux administrés du 15^{ème}.

Je crois avoir répondu aux principales questions qui nous intéressaient.

Monsieur le Maire : Merci. Vous avez la parole du côté de la RATP et d'Île-de-France Mobilités. Madame POUGET.

Madame POUGET : Sur le viaduc de la ligne 6, concernant les demandes de cheminement piéton puisque, aujourd'hui, les riverains ne peuvent pas forcément traverser et doivent faire un certain nombre de mètres pour pouvoir retraverser de l'autre côté, nous avons réalisé des réunions sur place avec la Ville de Paris et les services techniques ainsi que la Préfecture de police. Il faut savoir que ce n'est pas la RATP qui prend ce type de décision seule. C'est quelque chose qui est coordonné. Il nous a été refusé un certain nombre de demandes d'ouverture de ce type-là tout simplement pour des raisons de sécurité. Ils ont jugé qu'il y avait un risque de chute de gravats.

Concernant les pistes cyclables à côté du viaduc de la ligne 6, elles sont prévues pour cet été (juillet et août). Nous avons dû l'interrompre sur un certain nombre d'endroits pour permettre, d'une part, à notre bus articulé de s'arrêter et, d'autre part, de laisser de la place pour faire passer les engins qui enlèveront le ballast. Nous sommes, bien entendu, toujours à disposition pour échanger à nouveau avec la Ville de Paris et pour voir quels types d'aménagements peuvent être réalisés par rapport aux contraintes que nous avons.

Il y a 10 bus articulés. Un bus standard ne peut pas absorber la charge. Il est évident que le bus articulé est important. Côté RATP, très régulièrement, nous sollicitons un certain nombre d'aménagements en voirie pour permettre le passage de nos articulés. En revanche, la voirie est un espace où chacun doit cohabiter : il y a l'espace piéton, l'espace vélo, l'espace voiture. C'est, en effet, une cohabitation dans laquelle nous devons chacun trouver notre place. Nous sommes toujours très demandeurs d'aménagements complémentaires par rapport à nos articulés.

Monsieur le Maire : Nous pensions l'inverse mais ce n'est pas grave. Il n'y aura donc aucune amélioration de ce point de vue. Est-ce qu'il y a des choses à dire du côté d'Île-de-France Mobilités ?

Monsieur MONNET : Non rien de particulier. Je reviens sur la question des bus articulés. C'est vrai que cela correspond à des problèmes de charge sur certaines lignes. Il y en a certaines sur lesquelles il est incontournable d'avoir des bus articulés. Nous sommes bien conscients qu'il y a un équilibre à trouver avec les contraintes de voirie. Nous venons de passer des lignes de bus articulés en bus standards en pensant que cela se passerait bien et nous avons eu des récriminations extrêmement fortes par rapport à la charge, au nombre de voyageurs au mètre carré, etc. C'est donc un sujet extrêmement important et délicat.

Monsieur le Maire : Je vais maintenant passer la parole à la salle tout en vous précisant que, malheureusement, nous avons constaté la disparition corps et biens des trottinettes Lime dont la représentante s'est enfuie. Nous n'avions pas prévu de services de police pour courir après les intervenants qui, n'ayant pas le courage ou la compétence pour rester, s'enfuient. Il faudra peut-être que je prévois la prochaine fois des services de sécurité pour empêcher les personnes

de descendre de la tribune et de s'enfuir lâchement. Ils vont m'entendre chez Lime car c'est une attitude que je n'ai jamais vue. Cela fait un certain temps que nous faisons des CICA, que nous avons des tribunes, et nous n'avons jamais vu le représentant d'une administration ou d'une société s'enfuir en cachette. Elle m'a seulement dit qu'elle devait passer un coup de fil et qu'elle revenait. Cela fait une heure. Je pense que son coup de fil est passé. Je peux vous dire que je vais leur faire la guerre. Une société, qui a des représentants qui se comportent comme ça, est nulle. C'est un scandale. Nous voyons déjà comment elle traite l'espace public. Je souhaite bon courage à la Ville pour réprimer tant qu'elle le pourra. Elle aura tout mon soutien. On pourra réprimer au maximum. J'en casserai moi-même le plus possible dès que j'en verrai. C'est invraisemblable. C'est un scandale. Je n'ai jamais vu ça. Bref. C'est comme ça. Voilà à quoi nous en sommes réduits.

Je vais passer la parole à la salle. Je vois un certain nombre de bras qui se lèvent. Nous allons prendre une série de questions et ensuite nous répondrons.

Madame TRIPETTE : Bonsoir. Je suis usagère, présidente de l'association Félicie art cœur et vie. Je souhaitais aborder la question des sols. Comme je l'ai rappelé en réunion publique il y a quelques jours, ils sont très dangereux pour les seniors. En tant que conseillère des seniors, je les représente un petit peu. J'en suis moi-même une.

Je souhaiterais que l'on améliore tous les dysfonctionnements et non pas qu'on apporte d'autres systèmes de transport ; il y en a déjà beaucoup à mon avis. Il faudrait améliorer certaines choses. Par exemple, pour les bus, il faudrait essayer de trouver des améliorations en proposant les plates-formes élévatrices qui étaient réservées aux personnes en fauteuil roulant pour les seniors qui ont aussi bien souvent des bagages ou des caddies. Cela fait des années que j'en parle. J'espère qu'un jour nous pourrions réussir à trouver des consensus. Je rappelle que les bus s'arrêtent souvent à 3 km des trottoirs, ce qui rend également difficile la montée et la descente des poussettes. Je souhaiterais que tout cela soit amélioré, si possible.

Concernant les arrêts en période de travaux - il y en a vers la Gare Montparnasse -, les poteaux qui sont mis à la disposition des nouveaux arrêts ne sont pas respectés par les chauffeurs de bus ce qui fait que les personnes sont

obligées de courir après les cars qui sont beaucoup plus bas ou beaucoup plus haut. Il y en a un peu partout.

La Traverse est effectivement un bon système mais je demanderai en même temps s'il est possible d'en améliorer les fréquences. Quand les bus 88 ou 95 ne passent pas, on attend parfois 20 à 30 minutes car ils ont des problèmes. La fois suivante, il y en a deux ou trois à la file sans pratiquement personne dedans. Je souhaiterais que l'on améliore un peu tout cela.

Je suis désolée, j'ai presque fini. Je vous remercie de votre patience. Je vous rappelle qu'il y a à peu près 20 % de personnes âgées à Paris. Je ne le savais pas mais j'ai entendu tout à l'heure qu'il y avait eu des accords au niveau des tarifs. Je demande la possibilité de mettre des taxis à disposition des seniors à moindre coût. Je ne sais pas de quelle façon on peut s'organiser, peut-être avec la CAF, la Sécurité sociale ou la Mairie de Paris qui fait pas mal de choses. Vous savez que les taxis sont très onéreux. D'ailleurs, il est impossible d'avoir un taxi de façon normale.

Je suis désolée car je suis un peu longue. Je suis utilisatrice et je souhaiterais poser mes questions, c'est pour cette raison que je suis là. Merci. Il y a évidemment encore beaucoup de choses mais ce sont les principales. Je vous remercie de votre attention.

Monsieur le Maire : Merci.

Monsieur LEFRANCOIS : Bonsoir. Je n'ai pas de question. J'ai trouvé tout ce que j'ai entendu intéressant. J'ai malheureusement trouvé que la réponse de la personne qui représente la RATP sur les bus articulés et du monsieur qui se trouve à côté n'est pas très satisfaisante. Cela fait peut-être 30 ans que je circule dans Paris, qu'il y a des bus articulés et je ne sais pas pour quelle raison il y en a parfois sur les lignes, deux ou trois qui se trouvent l'un derrière l'autre. Ce sont des histoires de trafic. J'imagine que les chauffeurs n'y peuvent rien. Je n'incrimine personne. Ce système, dans Paris, est cause d'embouteillages tout à fait monstrueux. Vous le savez mieux que moi puisque vous surveillez le trafic. On peut admettre qu'il y a des bus articulés rue de la Convention puisque c'est presque tout droit. Je crois que Monsieur le Maire parlait de Cambronne. C'est complètement ridicule. Je crois que la réponse serait de mettre quelques

autobus de plus mais sûrement pas articulés. Nous le disons tous ici. Je pense simplement qu'il faudrait que ce soit entendu.

Je voulais également dire autre chose à propos des rues à double sens pour les vélos. Je trouve le vélo dans les villes parfaitement bien. Je voulais m'adresser à la personne qui s'occupe de cela à Paris. Vous avez dit que vous aviez beaucoup observé cela. Je veux juste citer une rue qui est proche de chez nous qui est la rue du Commerce, qui est tout à fait étroite. Elle est maintenant dans les deux sens. Elle est devenue extrêmement dangereuse. On n'ose plus y circuler car on a tout simplement peur de renverser quelqu'un.

Monsieur le Maire : Merci. Monsieur GUGGENHEIM.

Monsieur GUGGENHEIM : Bonjour Mesdames et Messieurs les élus. Je voudrais intervenir sur deux sujets. Tout d'abord, j'ai été très impressionné mais, malheureusement, pas étonné par ce qu'a dit Monsieur PINET tout à l'heure sur les dispositions nouvelles du Code de la route. Qu'elles ne soient pas connues des personnes qui ont passé leur permis il y a 10 ou 20 ans, nous pouvons le comprendre, mais qu'elles ne le soient pas de personnes qui viennent de le passer, c'est tout à fait étonnant. Je salue donc et encourage l'initiative de Madame la directrice. Il y a là quelque chose à faire.

Au sujet des sas vélos comme du stationnement des voitures sur les pistes cyclables, il y a beaucoup de gens qui savent ou qui ont, tout du moins, deviné qu'un endroit où il y a des petits vélos dessinés n'est pas fait pour s'arrêter, qu'une petite bande avec des logos vélos dedans n'est pas faite pour stationner mais je pense qu'ils n'en mesurent pas la gravité. Quelqu'un qui est dans un sas vélos a franchi la ligne d'arrêt de feu. Cela veut dire qu'il ne sait pas qu'il doit s'arrêter à cette ligne d'arrêt de feu et s'il l'a franchie, il a techniquement brûlé le feu rouge. Il faudrait donc peut-être lui expliquer juridiquement. Il faut savoir que le stationnement dans les bandes cyclables est dangereux. Une voiture qui y stationne même pendant deux minutes oblige le cycliste à déboîter et donc à se mettre en danger d'autant plus que la plupart n'ont pas de rétroviseurs. Ce sont des situations accidentogènes.

Je voudrais également revenir sur la suggestion qui a été faite par Madame LESENS tout à l'heure c'est-à-dire sur les séances de travail entre les cyclistes et les conducteurs d'autobus. Celles-ci ont effectivement eu lieu il y a

exactement 20 ans au centre de bus de la Porte d'Orléans. Ces séances de travail avaient d'une part permis aux associations de cyclistes de comprendre comment fonctionnaient les chauffeurs de bus et à la RATP d'engranger un certain nombre de connaissances sur la manière dont fonctionnent les cyclistes. Tout cela avait été mis dans la formation des conducteurs. Je pense qu'il en existe toujours des traces.

Évidemment, 20 ans plus tard, rien n'est plus pareil. Il y a beaucoup plus de cyclistes. Les conditions de circulation ne sont pas du tout les mêmes. C'était l'époque où on avait autorisé les cyclistes à circuler dans la majorité des couloirs de bus. Il faudrait donc les reprendre.

Pour appuyer ce qu'a dit Madame LESENS, je vous signale qu'il y a eu une première séance en novembre dernier au centre de bus de Croizat à Saint-Denis où les associations de cyclistes étaient présentes. Il y avait Monsieur SABOURIN, Monsieur René BAZIN, Monsieur POTDVIN. Je vous donne les noms afin que vous puissiez éventuellement les contacter. Il y avait également des membres du cabinet de Christophe NAJDOVSKI ainsi que les associations de cyclistes qui étaient très satisfaites de cette première séance. La balle est maintenant dans le camp de la RATP et dans celui du cabinet de l'adjoint au transport et donc de la voirie. Il serait bien que nous puissions les reprendre car il y a une question de sécurité qui est très importante. Je signale que le Cerama était également intéressé par ces séances. Je souhaite donc qu'elles reprennent.

Monsieur le Maire : Merci de ces informations. Madame.

Madame X : Bonsoir. Madame ROY, vous avez dit tout à l'heure que vous aviez amélioré la pollution avec Madame HIDALGO. Je tiens tout de même à vous préciser que samedi, nous avons une température énorme, que la Gay Pride passait à Denfert-Rochereau et que toutes les voitures avaient été détournées et sont passées par le boulevard Pasteur. Je ne vous dis pas le pic de pollution. Les pharmaciens étaient fous. Ils disaient c'est ça qu'on appelle le respect du climat.

Ma deuxième remarque concerne la Traverse. Elle est très bien. Quand on la prend au Docteur-Roux, elle vous dépose là, c'est super. En revanche, elle est très longue. Elle peut mettre 20 minutes, 30 minutes. Si on pouvait raccourcir le

temps d'attente, ce serait bien. Il n'y a pas de panneau comme pour les bus pour savoir à quelle heure elle passe. Nous n'avons pas d'indication. Merci.

Monsieur le Maire : Merci Madame.

Madame X : Merci Monsieur le Maire. Je voudrais remercier Madame BEAUDEAU pour sa question concernant la circulation et les transports dans le 15^{ème}. Je voulais demander à la RATP s'il est possible d'avoir un plan de transport plus lisible. Nous ne voyons pas très bien les nouvelles lignes, les arrêts.

Monsieur le Maire : Pour les bus ?

Madame X : Les bus et les métros. La deuxième chose concerne les cars de touristes qui stationnent près des arrêts de bus. Ils mettent leur moteur en marche lorsqu'il fait trop froid ou trop chaud. Ça pollue énormément. Lorsque nous attendons le bus, nous sommes victimes de cette pollution. Je voulais demander ce qu'il est possible de faire pour les informer et éventuellement les verbaliser car c'est extrêmement gênant pour les enfants et l'ensemble de la population.

Monsieur le Maire : Merci.

Monsieur Y : Je voulais faire une remarque. Le réseau bus évolue. Si ce nouveau service améliore la vie de certaines personnes, je suis d'accord. Mais, j'ai deux remarques à faire concernant la ligne 80. Pourquoi trois arrêts ont-ils été supprimés entre la place de la Convention et la mairie du 15^{ème} ? Cela oblige de nombreux habitants à faire beaucoup de marche - ce sont souvent des personnes âgées - pour rejoindre la rue Maublanc. Je ne vois pas pourquoi on a supprimé trois arrêts qui se suivent.

Je voudrais savoir pourquoi les usagers ont été prévenus si tard de ces changements de ligne. Nous savions depuis des mois qu'il y aurait des modifications. Des pétitions avaient été signées, etc. Mais, seule une malheureuse affichette a été apposée à chaque station à partir du 16 avril indiquant qu'à partir du 20, les choses changeaient. Je ne sais pas qui était responsable de la concertation et du pilotage. Je ne suis pas du tout d'accord. On s'est fichu de nous.

J'ai maintenant trois vœux : j'aimerais un peu plus de vie dans le métro c'est-à-dire que l'on retrouve comme il y a de nombreuses années avec de petites baraques dans quelques stations...

Monsieur le Maire : Des bars ! Avec de l'alcool ?

Monsieur Y : Non, pas des bars, des baraques.

Monsieur le Maire : Des quoi ?

Monsieur Y : Des petites maisonnettes. Il y avait dans le temps des employés qui donnaient des renseignements.

Monsieur le Maire : Des guérites ? Des guichets ?

Monsieur Y : Oui un guichet. Maintenant, on ne voit plus rien.

Monsieur le Maire : Mais sans alcool ?

Monsieur Y : Oui sans alcool. Deuxièmement : est-ce qu'il y aura de nouveau des interprètes pour les vacances ?

Monsieur le Maire : Pour les touristes ?

Monsieur Y : Oui. Est-ce que c'est prévu ?

Monsieur le Maire : Et troisième vœu ?

Monsieur Y : Ce serait que les chauffeurs d'autobus aient au moins un petit ventilateur. Il y a bien d'autres choses à vous dire. Je pense que les usagers n'ont pas été suffisamment informés de ces changements.

Monsieur le Maire : Merci. Nous allons prendre les deux dernières interventions.

Madame X : J'aurais simplement quatre remarques avec des questions.

Monsieur le Maire : Seulement quatre !

Madame X : La première concerne la desserte de la Porte de Sèvres. Actuellement, cette partie est très mal desservie. C'est très dangereux car il y a quatre bretelles de périphérique même si actuellement deux sont fermées à cause des travaux de l'écran visuel de Vinci ; ça reviendra dans tous les cas en septembre. Il y a beaucoup de jeunes, de PMR qui s'y rendent avec difficulté.

Actuellement le métro s'arrête à Balard. Il n'y a aucune prolongation de la ligne 8. À Balard, vous avez le 39 et le 169 qui font exactement le même trajet c'est-à-dire qu'ils partent de Balard pour aller jusqu'à Louis-Armand. Ils passent devant Suzanne-Lenglen mais ne s'y arrêtent pas. Il y a 650 m entre les deux stations. En revanche, au retour, le 169 marque bien l'arrêt de Suzanne-Lenglen. Serait-il possible, envisageable, de mettre un arrêt Suzanne-Lenglen sous le pont du périphérique ou de l'autre côté où se trouve le bus 260 et où se construit actuellement un superbe espace de vie RATP, je crois. Il y aurait largement la place pour créer un arrêt pour le 39.

Pendant que nous y sommes, est-ce que ce 39 ne pourrait pas continuer par la rue Henry-Farman et le boulevard Gallieni ce qui permettrait de desservir un autre accès du parc Suzanne-Lenglen et de rejoindre Issy-Val-de-Seine qui a énormément changé avec toutes les sociétés (Microsoft...) ou alors passer de l'autre côté par le colonel Pierre-Avia, ce qu'il fait actuellement - il s'arrête à Issy Frères-Voisin -, pour continuer jusqu'à Issy-Val-de-Seine.

Il faudrait dans un premier temps surtout créer l'arrêt Suzanne-Lenglen car il n'est pas très cohérent d'avoir des bus au retour et pas à l'aller.

Pendant que je suis sur les bus, si vous me le permettez, je voudrais faire une petite réaction par rapport au bruit des klaxons de recul des bus. Ils sont très bruyants surtout la nuit. Ça va jusqu'à 2 h 30 et ça reprend à 4 heures. Les conducteurs nous ont dit qu'avec la meilleure volonté du monde, ils ne pouvaient pas baisser le volume et qu'il fallait s'adresser directement aux techniciens. Y a-t-il une solution pour ces klaxons de recul ?

Pourquoi n'y a-t-il pas de porte arrière dans les bus ? Ce n'est pas la peine de marquer « avancer vers le fond ». Les gens ne sont pas idiots : s'il n'y a pas de porte au fond, ils ne vont pas avancer. C'est juste une question pratique.

Pourquoi n'y a-t-il pas de distributeur pour poinçonner les tickets quand on arrive au milieu. Il faut souvent retourner près du conducteur. Ce sont des questions d'usagers pour ceux qui n'ont pas le Navigo ; pour ceux qui l'ont, il n'y a pas de souci.

Mon autre remarque concernait le tramway. Celui-ci s'arrête actuellement à Garigliano. C'est un arrêt au milieu de nulle part. Il n'y a aucune correspondance.

Il est en haut. De l'autre côté, il s'arrête Porte de Vincennes. Déjà, on se demande pourquoi là et pas Nation. Au moins, à Porte de Vincennes, il y a le métro alors que Garigliano, c'est nulle part. Pouvons-nous émettre un souhait ? On nous dit qu'à long terme le tramway va s'arrêter Porte Dauphine et que ce sera définitif. Le 15^{ème} pourrait-il émettre un vœu pour que du pont Garigliano on aille au moins jusqu'à la Porte Dauphine voire la Porte d'Auteuil surtout qu'il y a Roland-Garros donc ça attire énormément de voitures. Dans une politique de transports en commun, il y a une petite incohérence : pourquoi s'arrête-t-il là et ne continue-t-il pas alors qu'il y a un besoin réel ?

Je peux continuer ? Ma troisième remarque concerne l'héliport.

Monsieur le Maire : Vous en êtes à la sixième.

Madame X : Non, non. C'est la troisième. Je vais aller vite. Je sais que pour tout le monde, l'héliport est une catastrophe pour le 15^{ème}. Il en passe tous les quarts d'heure. Nous savons qu'il y a énormément de lobbys sur ce sujet. Ne pourrait-on pas faire un effort pour leur demander de ne pas passer au-dessus de Suzanne-Lenglen ou de l'Aquaboulevard car il y a non seulement les nuisances sonores mais aussi la pollution. On nous avait parlé d'un départ en 2024. Je voulais savoir où cela en est. Est-ce que c'est maintenu ? Est-ce que c'est reculé ?

Ma dernière remarque concerne les piétons. On dit qu'on les protège. Un passage piéton a été créé sur la piste cyclable exactement au niveau de la rue Lecourbe et de la rue de Volontaires c'est-à-dire devant le Roi du café. La piste cyclable est juste au niveau du passage piéton. Je ne vois pas comment un fauteuil roulant, des enfants, des poussettes sont en sécurité. On a créé un danger. Il ne faut pas être sorti de Saint-Cyr pour comprendre qu'un passage piéton sur une piste cyclable crée inévitablement un danger d'autant que les trottinettes vont vite. Serait-il possible de revoir de très près cet aménagement rue Lecourbe, rue de Volontaires ?

Concernant la protection des piétons, il y a aussi la rue du Commerce quand il y a des animations. Ne serait-il pas possible de reculer un peu les plots c'est-à-dire ne pas les mettre au milieu du trottoir car personne ne peut passer ni les fauteuils roulants ni les poussettes. On dit qu'il faut descendre sur la chaussée mais, les voitures vont vite. La rue du Commerce, nous le savons bien, est une rue traversante. Les gens passent mais ne s'arrêtent pas donc ils vont vite. Ne

serait-il pas possible d'écrire sur la chaussée, avec une peinture non glissante, « priorité piéton 20 km/h » comme cela est fait dans d'autres arrondissements ? Nous savons bien sûr qu'il y a un problème pour mettre des ralentisseurs ou des feux pédagogiques. N'empêche, il faut tout de même casser la vitesse des voitures. Quand il y a des animations, est-il possible de faire en sorte que les plots soient au droit des places de stationnement et non pas au milieu du trottoir ?

Monsieur le Maire : Qu'est-ce que vous appelez les plots ?

Madame X : Les plots des stands. Vous avez des stands et deux plots : un au milieu du trottoir et l'autre qui se trouve au droit du trottoir sur la chaussée. Celui qui se trouve au milieu du trottoir pourrait-il être reculé ? Quand j'en ai parlé avec les personnes qui ont des stands, elles m'ont répondu que ce n'était pas elles qui les installaient. Quand vous installez les stands, serait-il possible de mettre les plots à la hauteur d'une voiture de stationnement ? La dernière fois, il y avait vraiment des goulots d'étranglement au niveau du disquaire... Le plot était en plein milieu. Un fauteuil roulant ne passait pas.

On critique énormément la trottinette mais je ne comprends pas quand il y a des voitures sur les passages piétons ou sur le trottoir. Par exemple, hier devant le commissariat, vous aviez des voitures sur le trottoir, au vu et au su de tout le monde. Une non-voyante a traversé pour aller à la banque HSBC. Il y avait ces voitures sur le trottoir donc, elle n'a pas pu passer. Il fallait passer en file indienne sur le côté, ce que la non-voyante ne pouvait pas constater.

On dit que 90 % du bitume est pour la voiture. En fait, quand on y regarde de plus près, il y a une évolution. Si vous allez rue de la Croix-Nivert, il y a énormément de places vides ce qui fait le bonheur du loueur Rent a Car. Ne serait-il pas possible de créer un peu plus d'accroches vélos ? Il y en avait un petit devant le numéro 124. Il a été transformé pour les motos tout en laissant le panneau « parking vélos ». Ne serait-il pas possible de mettre un peu plus d'accroches vélos dans cette rue ? Ne serait-il pas possible de les partager avec les trottinettes ? On ne va pas créer des espaces uniquement pour ces dernières. Ne serait-il pas possible de partager un petit peu la chaussée ?

Monsieur le Maire : Isabelle LESENS vous répondra. Monsieur.

Madame X : Une dernière petite chose et je vous promets que c'est fini. Quand vous faites des chantiers, on imagine que lors des premières réunions, on parle de l'emprise sur le trottoir et de l'accès pour les PMR. C'est très bien. Est-ce que cela pourrait simplement être suivi d'effet. Si ce n'est pas le cas, est-ce qu'il pourrait être indiqué dans le compte rendu de la réunion de chantier que c'est une condition sine qua non. Il est difficilement acceptable de voir des chantiers qui empiètent sur le trottoir ; le piéton peut peut-être se faufiler mais pas le fauteuil roulant.

Monsieur le Maire : Bien sûr. Merci. Il reste deux interventions. Allez-y. Je ne suis pas sûr qu'avec vous ce sera plus court.

Monsieur Y : Je remercie l'intervenante précédente d'avoir créé un précédent. Une toute petite remarque : je me réjouis que la discussion d'aujourd'hui soit faite en dehors de préoccupations qui nous ont tous touchés c'est-à-dire que le mois de mai a été particulièrement froid et la dernière semaine a été particulièrement chaude. Pratiquement tous les intervenants ne nous ont pas expliqué que la politique de transport pouvait, selon leur choix politique, être prétextée par cela. Je m'en réjouis et je trouve vraiment qu'il faut réaffirmer que nous devons avoir une politique de transport qui n'a rien à voir avec ces considérations supposées.

La question principale est celle du rapport entre la Ville de Paris et les opérateurs privés actuels ou à venir. Je pense qu'il est assez significatif que, dans un débat comme celui que nous avons aujourd'hui sur l'amélioration des conditions de mobilité dans le 15^{ème} arrondissement, un sujet n'a pas du tout été abordé du côté des habitants. Je pense que c'est normal. C'est un des plus grands scandales de ces dernières années dans la Ville de Paris : celui d'Autolib'. C'est normal qu'il n'ait pas été abordé car il ne comprend aucune des motivations, des attentes des habitants du 15^{ème} et d'autres. En revanche, il va les concerner comme tous les autres Parisiens par un scandale financier colossal. Je me réjouis donc que nous n'ayons pas parlé de ça car c'est de la caricature absolue.

Sur les autres sujets évoqués aujourd'hui, nous avons une question centrale : celle du rôle des relations entre la Ville de Paris, l'État, la puissance publique et les habitants d'un côté et les opérateurs publics et privés de l'autre. Sur Autolib', nous avons un verdict scandaleux. Smovengo n'est pas là pour Vélib'. J'ai

bien entendu que les responsabilités étaient très partagées. Je ne pense pas avoir entendu de bonnes réponses par rapport à un opérateur incompetent sur un service nécessaire. L'idée qui existe dans d'autres villes de France et d'Europe d'un service public municipalisé ou adossé à un grand service public de vélo est exclue et je trouve cela anormal. Ce n'est pas du tout un service public. J'espère que la mode va passer et que nous n'aurons plus que des enfants sur des trottinettes. Comme vous l'avez souligné, Monsieur le Maire, les représentants de Lime ont préféré partir. Ils sont venus au début, ce qui était déjà courageux de leur part.

Je note la présence de la représentante de B.E. Green qui, dans une logique d'appel d'offres, défend son projet. Je pense que nous y reviendrons car ça se discute vraiment. J'aimerais savoir, comme cela a été dit dans le rapport, s'il y a eu beaucoup de réflexion. Pourquoi ce n'est pas la RATP avec un dépôt sur place au lieu de le mettre en pleine rue. Ce n'est pas contre B.E. Green. Il me semble beaucoup plus logique de ne pas avoir recours à un prestataire privé qui n'apporte pas une maîtrise supplémentaire. Ça se discute et je remercie Madame d'être venu discuter de cela.

Cela m'amène à la problématique RATP. Tout ce que j'ai entendu était merveilleux sauf qu'il manque beaucoup d'éléments car dans RATP, il y a le P de parisien. Dans quelques jours, quelques années, quelques mois, ce ne sera plus Paris. Ce n'est déjà plus Paris, c'est Johannesburg, c'est Alger, c'est Le Caire, c'est Montluçon, c'est Vierzon. Madame, serez-vous encore responsable d'une société publique RATP ? La loi mobilité est en cours et elle concerne directement nos dépôts et tout ce que nous venons d'évoquer sur les bus, leur entretien, les pannes, la régulation, les retards... Tout est fait pour préparer la concurrence c'est-à-dire pour donner au privé et à son profit, au travers de filiales privées de la RATP ou des groupes privés qui vont fonctionner entre eux, l'argent du contribuable, de l'usager au prix de la dégradation des conditions de travail et du service public. Tout y concourt : la régulation qui explique les retards que nous ne pouvons plus supporter. J'ai toute une collection de photos sur le 39, le 95 qui est magnifique car là, quasiment tous les week-ends, nous sommes à 60 minutes de retard car ça ne va pas au-delà comme l'a dit Madame BEAUDEAU. Ça, c'est la régulation. Pour pouvoir privatiser, il a fallu couper la régulation des centres bus.

Ces questions sont très précises et sont celles aussi de l'entretien. Si celui-ci est complètement externalisé et privé, les bus tombent en panne car on paye beaucoup plus cher un entretien après coup plutôt que de payer des professionnels compétents RATP pour réparer avant. Il y a là un énorme enjeu dont les discussions ne peuvent pas être finies.

Comme j'ai décidé d'être plus court que la dame d'avant pour la respecter dans la richesse de ses interventions, j'évoque très brièvement les deux sujets qui suivent. Sur la question public/privé, je pense que nous n'avons pas eu les réponses ce soir aux questions de l'entretien des chaussées par rapport aux groupes de bâtiment privés. Je ressens comme une volonté, que nous subissons rue par rue, trottoir par trottoir, de soumission de la Ville de Paris aux intérêts des groupes qui interviennent. Je trouve complètement anormal que nos chaussées ne soient pas entretenues parce qu'il faut recourir à des sociétés. De plus, ce sont des groupes tellement importants qu'on ne va pas les chercher jusqu'au bout. Il faut des années et des années pour obtenir un trottoir devant un EHPAD et c'est quelque chose inacceptable.

Dernier point : je pense que la réunion de ce soir montre à nouveau que nous aurions besoin d'une structure constante sur les questions de transport. Je remercie vraiment la municipalité du 15^{ème} de l'avoir organisée et le Comité de défense Beaugrenelle de l'avoir animée. On voit tous les sujets. C'est même trop pour ce soir. Il est tard. Je trouve que nous ne sommes vraiment pas assez nombreux. Bien sûr, il y a les élections qui vont ajouter un peu à l'intérêt et aux conséquences. Tous ces sujets mériteraient la création de comités de suivi impliquant davantage la population pour que nous ne nous retrouvions pas, comme nous l'avons constaté et déjà dénoncé les fois précédentes, devant la situation du big-bang des lignes RATP bus où nous découvrons quatre jours avant la situation sans que nous ayons été concertés.

Je note, enfin, qu'il est 22 h 11 c'est-à-dire que nous avons entamé la 23^e heure. J'espère donc que tous les personnels de la Ville seront payés en heures supplémentaires au moins jusqu'à 23 heures.

Monsieur le Maire : Pas les élus en tout cas ni les présidents d'association. Je les remercie de leur patience.

Monsieur Y : Bonsoir Monsieur le Maire. Je tenais à remercier toutes vos adjointes. J'ai été frappé ce soir de voir qu'elles étaient quasiment toutes là. C'était une image fulgurante. Est-ce que la mobilité n'intéresse que les mères de famille ? Je ne sais pas. C'est un aparté mais je tiens à les féliciter car c'est un exemple.

Monsieur le Maire : Il y a quelques pères de famille aussi.

Monsieur Y : Je serai très terre à terre. Notre association a suivi, contrairement aux autres personnes, la concertation de la RATP. Nous avons été au gymnase du Général-Mouchotte. Nous sommes allés au compte rendu de Madame Valérie PECRESSE à la Croix-Nivert. Les résultats annoncés à cette époque ont été modifiés après. Je voudrais savoir pourquoi et par qui.

Je prends quelques exemples : pourquoi le 80, comme disait Monsieur, a tout à coup raccourci son parcours se limitant à desservir la mairie oubliant qu'il y a une rue commerçante très intéressante. Est-ce que le point d'intérêt du bus est essentiellement la mairie ou est-ce aussi le point commercial le plus important, proche de la mairie ? Je voudrais savoir qui a décidé cela car cela n'avait jamais été évoqué. Le point qui avait été évoqué c'est que le bus devait, au contraire, descendre la rue Cambronne.

Pourquoi le 39 ne dessert plus l'hôpital Necker devant l'hôpital Necker ? Cela fait 25 ans que je vis dans le 15^{ème}, cela fait 25 ans que je vois les bus et je peux vous assurer que dans la clientèle du bus 39 qui arrive devant Necker, vous avez des mères de famille et des patients angoissés. Maintenant, ils vont desservir l'arrière de l'hôpital. Monsieur le Maire nous avait confirmé que jamais l'hôpital ne serait accessible depuis l'arrière. Donc, on les fait descendre derrière l'hôpital pour desservir un hôpital qui n'est desservi que par l'avant. Je voudrais comprendre car je vous assure que les femmes et les mères de famille sont tourmentées sur l'avenir de leur enfant quand elles vont dans cet hôpital.

Le dernier point concerne le 70. Celui-ci devait atteindre un des bois. En cette période de canicule, c'est fabuleux de pouvoir desservir un bois. Ça a été supprimé sans que l'on sache pourquoi. Il n'y a que le 88 qui va jusqu'au bois. Le 70 a été supprimé.

Je voudrais savoir quel est le mode de concertation que vous entamez puisque, au bout d'un moment, tout ce qui est dit est effacé et on prend ce qui nous est proposé.

Maintenant, j'ai deux questions très simples pour Madame la directrice de la DVD : vous avez annoncé 15 000 places de stationnement dans le 15^{ème}. Je voudrais savoir combien ont été supprimées du fait de Vigipirate devant la mairie, les lycées, les crèches. Je n'ai jamais pu avoir le taux de suppression de ces places qui sont très importantes.

Enfin, avec le directeur de la DPSP, je voudrais aborder le problème de l'incivilité sur les trottoirs. Vous nous avez parlé des voitures mais je peux vous assurer que l'incivilité sur les trottoirs est effarante depuis quelques mois. Pourquoi ? Parce que vous n'avez pas de matricule. Vous n'avez rien. Tous ceux qui font des infractions sur le trottoir sont dispensés d'une plaque ou de quelque chose. Même avec vos systèmes de radar, il est impossible de verbaliser une trottinette. Idem pour les vélos. Je voudrais savoir ce que vous envisagez pour redresser cette incivilité qui est devenue intolérable.

Je vous remercie et je vous remercie encore, Mesdames, de votre présence.

Monsieur le Maire : Merci aux dames et aux messieurs. Je vais simplement passer la parole aux différents représentants car beaucoup de questions ont été posées, ce qui est normal, par les représentants des associations. Je vais commencer par Madame GRANDJEAN. Il y avait également beaucoup de questions à la RATP et à Île-de-France Mobilités.

Madame GRANDJEAN : Merci Monsieur le Maire. J'essaye d'organiser mes réponses. Je vais peut-être commencer par la restructuration du réseau bus. J'entends l'impression d'un déficit de concertation. Encore une fois, je n'étais pas à l'origine de la démarche car celle-ci est déjà ancienne. Il y a eu de nombreuses réunions sur les différents tracés pour arriver à la proposition qui est faite aujourd'hui et qui a été, je crois, largement discutée. Je regrette que les personnes présentes dans la salle n'aient pas eu l'occasion d'exprimer leurs attentes. Nous avons également essayé d'informer bien en amont. Monsieur, vous citez une petite affichette sur le réseau bus. Il y a eu des articles dans la presse, des prises de parole sur France 3 plusieurs semaines et mois avant le

big-bang. Effectivement, parfois l'information que nous pensons très complète n'arrive pas jusqu'aux usagers et c'est bien dommage.

Je signale qu'il y a un très joli plan du nouveau réseau bus qui a été réalisé et qui est extrêmement visuel. J'espère qu'il sera largement diffusé si ce n'est dans les stations de métro du moins ici ce soir. Je ne sais pas si vous en avez prévu quelques-uns. Nous vous les ferons parvenir car ils sont vraiment très lisibles.

J'entends les questions sur les arrêts manquants. Je laisserai Île-de-France Mobilités se prononcer. Nous regarderons cela plus en détail. Il y a des choses qui peuvent encore se discuter.

Madame LATOURNERIE voulait apporter une précision sur l'arrêt Suzanne-Lenglen.

Madame LATOURNERIE : Simplement pour dire qu'il est à l'étude de rajouter un arrêt Suzanne-Lenglen soit sous le périphérique soit à côté du tramway.

Monsieur le Maire : La RATP ou Île-de-France Mobilités.

Monsieur MONNET : Il y a une concertation qui a été menée. Certains y ont participé. Elle a été la plus large possible. Nous avons essayé de la faire la plus complète possible en essayant d'écouter le maximum de demandes tant des usagers que des élus. Il y a eu ensuite des retours. Le travail a continué jusqu'au bout en relation avec les élus, des associations d'usagers notamment la FNAUT Île-de-France qui connaît très bien le réseau bus sur Paris. Nous avons vraiment fait le maximum de concertations jusqu'au bout. On peut toujours faire mieux. On peut toujours faire plus. Mais là, nous sommes tout de même allés assez loin en matière de concertation. Nous ferons sans doute mieux et plus la prochaine fois.

Je ne peux qu'appuyer ce qu'a dit Caroline GRANDJEAN sur la communication. Il y en a eu assez en amont. Dès le mois de février, elle s'est intensifiée à travers des articles de presse dans les journaux. Nous avons un site Internet avec une carte interactive. Il y avait des éléments d'information. On peut sans doute faire mieux et plus. Je suis désolé que vous n'avez pas pu avoir plus et mieux d'informations en amont. Dans les deux mois qui ont précédé, nous avons essayé de donner un maximum d'informations et d'être le plus complet possible.

Je confirme qu'un nouveau plan du réseau de bus va sortir. Nous avons été très sollicités et interpellés sur le sujet. Il sera bien plus lisible. Il est en cours d'impression.

Concernant les remarques qui ont été faites sur la ligne 80 et 39, je les ai enregistrées. Je les ai prises en compte. En ce moment, nous recevons un certain nombre de demandes et de réclamations que nous allons compiler. Il y aura sans doute un retour d'expérience avec la RATP et la Ville de Paris et des améliorations. À ce stade, nous pouvons les prendre en compte et les enregistrer. Il faudra que nous revenions vers vous pour vous dire quelles améliorations nous pourrions apporter. Il faudra toutefois attendre encore quelques mois le temps d'achever ce retour d'expérience et d'avoir un bilan plus complet.

Dans le cadre de la mise en concurrence des réseaux, Île-de-France Mobilités sera le garant de la qualité du service public comme je l'ai dit tout à l'heure, de la cohérence du réseau, de son harmonisation tant tarifaire qu'en matière de qualité de service. C'est extrêmement important et nous veillerons à tenir notre rôle d'autorité organisatrice.

Un autre point concernait les arrêts de bus et notamment les conducteurs qui ne s'arrêteraient pas suffisamment près. Dans le cadre du contrat qu'Île-de-France Mobilités a avec la RATP, les arrêts de bus et notamment la qualité de l'arrêt de bus par rapport au trottoir, puisque les lignes de bus sont réputées accessibles, est un point extrêmement important, qui est suivi car il fait l'objet d'un bonus/malus. Il y a une incitation pour que les conducteurs s'arrêtent au plus près et au mieux par rapport au trottoir notamment pour les personnes à mobilité réduite notamment celles en fauteuil roulant.

Je laisse la RATP compléter.

Madame POUGET : Un petit complément. Concernant l'impossibilité de nos machinistes de pouvoir ouvrir la palette pour permettre l'accueil des PMR, le bus ne peut parfois pas se coller au trottoir à cause du stationnement sauvage ou de la livraison. Sinon, bien entendu, le machiniste fait en sorte de s'y mettre.

J'ai bien pris en compte les différentes demandes notamment sur le klaxon que je remonterai auprès du centre bus.

Ce sont mes collègues qui ont organisé cette rencontre très intéressante au centre de formation bus avec des machinistes et des représentants des cyclistes. C'est quelque chose que nous allons continuer. Nous sommes tout à fait favorables à ces échanges. C'est, à chaque fois, intégré dans la formation des machinistes.

Concernant vos différentes demandes par rapport aux itinéraires, la RATP n'est pas décisionnaire en la matière. Toutefois, au-delà de tout ce qu'il y a eu en termes de formations, d'information et d'échanges, je constate, depuis le 20 avril, que c'est une formidable évolution qui a permis un renfort d'offres et nous le voyons sur un certain nombre de lignes. Je pense notamment à des arrondissements comme le vôtre où il n'y avait pas forcément de lignes de bus qui permettaient de desservir les Portes aussi fréquemment. Idem pour le 14^{ème} et le 19^{ème}. Il a fallu, à un moment, désaturer, décharger sur des tronçons. Un des inconvénients a parfois été de mettre en place des correspondances. J'entends tout à fait la réclamation de certains usagers qui maintenant doivent faire une correspondance.

Monsieur le Maire : Est-ce que B.E. Green souhaite dire un mot ? Allez-y.

Madame COLOMBET : Je voudrais juste reprendre le Monsieur qui était un peu déçu et qui aurait aimé que la RATP remporte la Traverse. Je tiens juste à ajouter que je comprends tout à fait qu'en tant que Parisien on soit attaché à la RATP. Je rappelle que lorsque nous avons répondu à l'appel d'offres nous étions à cette époque la seule PME à croire en l'électrique. Aujourd'hui, c'est une demande de l'Île-de-France et d'un peu partout. Si on revient quelques années en arrière, il n'y avait que B.E. Green qui était à fond là-dedans. Nous n'avons donc rien volé. Nous avons remporté cet appel d'offres. Cinq ans après, le taux de satisfaction montre notre proximité. Nous sommes dans de petits véhicules. Je tiens à souligner à toutes les autres personnes notamment celles âgées que notre point fort est de prendre en compte toute cette population de seniors que je deviendrais moi aussi d'ailleurs. Nous sommes peut-être en train d'apporter une autre mobilité

Monsieur le Maire : Merci. Vous demandez la parole ?

Madame X : Je suis B.E. Green aussi. Je rappelle une petite chose pour les usagers de la navette de la Traverse : vous avez également accès à une

application voyageurs qui s'appelle zenbus qui vous permet de savoir où se trouve votre véhicule en temps réel et dans combien de temps il passera. Madame, je réponds un peu à votre question : quand il y a beaucoup d'attente, cela vous permet de savoir où elle se situe.

Concernant le trajet trop long, nous avons malheureusement répondu à un appel d'offres qui a été fait à l'initiative de la Ville de Paris. En tant qu'opérateur, nous n'avons pas notre mot à dire. Cette application vous permet de savoir où la navette se situe. Vous pouvez également aller auprès de Nathalie COLOMBET, qui est très présente sur la ligne, ou des conducteurs qui se feront une joie de vous répondre quant aux horaires.

Monsieur le Maire : Je tiens à dire que depuis la mise en service de cette Traverse, l'itinéraire a été modifié en fonction des demandes de B.E. Green qui considérait que telle station n'était pas suffisamment fréquentée et des calculs de la voirie ainsi que des demandes des uns et des autres. C'est un itinéraire évolutif, si je puis dire.

Non, Monsieur RIGAUD, vous n'avez pas la parole ; certainement pas à cette heure-ci. Oui, c'est effectivement de la censure.

Je vais passer la parole à Monsieur FELKAY qui va évoquer les sujets qui le concernent.

Monsieur FELKAY : Merci Monsieur le Maire. Des questions ont été posées sur les incivilités. Nous avons mis en place à partir d'aujourd'hui par le 39 75 la possibilité de joindre la circonscription, donc l'arrondissement, de manière à pouvoir répondre aux problèmes d'incivilité. Sachez que pour tous les dépôts d'encombrants qui sont laissés sans inscription préalable auprès de la Mairie de Paris pour enlèvement, nos agents ne restent pas les bras croisés. Nous cherchons toujours une adresse ou un nom pour pouvoir le verbaliser et donc réprimer ce comportement qui n'est pas civique.

Concernant les personnes âgées, j'ai dans ma Direction des agents qui font partie du service de la MAP (mission d'accompagnement des personnes) qui est disponible par Paris.fr. Nous pouvons aller chercher une personne âgée pour l'emmener et l'aider à faire des démarches administratives. Il faut s'inscrire et nous sommes disponibles pour cela. Pendant le plan canicule, nous allons chercher

les personnes, qui s'inscrivaient sur le fichier Chalex, à leur domicile pour les emmener dans des lieux climatisés pendant la journée.

Concernant les sas vélo et le manque de communication, j'ai proposé à Monsieur le Maire de faire passer des informations dans le magazine du 15^{ème}.

Je voulais également dire que nous verbalisons les bus et les véhicules qui restent le moteur allumé en statique. C'est tout à fait possible, le Code de la route nous le permet. Il faut nous le préciser soit au 39 75 ou au cours de nos patrouilles.

Monsieur le Maire : Merci. Monsieur RIGAUD rapidement. Moins de 20 minutes.

Monsieur RIGAUD : Merci Monsieur le Maire. Une observation pour la DVD : la Mairie de Paris nous fait grande publicité de l'application Dans ma rue, pourquoi pas, mais aujourd'hui, il y a des modes de livraisons qui sont tout à fait différents : les supermarchés livrent en voiture, il y a beaucoup de sociétés qui ont pour métier de livrer des colis. Cette application permet de consolider des zones récurrentes où il y a des stationnements sur les trottoirs ; or la Ville se refuse de remettre des potelés sur ces tronçons de rue. La DPSP, que nous sollicitons, va venir verbaliser mais ces sociétés de livraison vont rester 5 ou 10 minutes au même endroit et vous pouvez imaginer, sur ces tronçons de rue, le désagrément que cela peut représenter pour les usagers.

Il y avait des tronçons de rues qui avaient des potelés. La Ville les a restructurés et a enlevé les potelés. Au total, nous subissons une situation qui est plutôt redoutable où nous avons ces véhicules qui stationnent les uns après les autres sur ces tronçons de rue. Est-ce que la Ville qui a cette merveilleuse application et qui doit pouvoir consolider ses informations n'est pas en mesure, sur ces tronçons de rue difficiles, de remettre les potelés ce qui éviterait d'avoir à verbaliser ou de solliciter trop souvent la DPSP ? Merci.

Madame GRANDJEAN : J'entends ce que vous dites. Nous avons effectivement eu la volonté de désencombrer les trottoirs notamment pour faciliter le cheminement des piétons mais cela a créé de nouveaux problèmes d'incivilité parce qu'il y a des véhicules qui y stationnent. Ce ne serait pas le premier endroit où nous remettrions des potelés. Il ne faut pas hésiter à remonter à la section locale les signalements des axes ou des tronçons que vous avez identifiés comme

étant particulièrement sensibles et nous verrons ce que nous pouvons faire. Je n'ai pas de religion anti-potelés. Comme tout le monde, je trouve cela très moche mais si ça permet d'améliorer le fonctionnement et le respect des trottoirs, évidemment nous les mettons.

Monsieur le Maire : Nous en parlerons. C'est un sujet qui ne concerne pas un élu mais tous les adjoints. Chaque élu ne va pas vous saisir. On concentre les informations sur moi ou sur le cabinet et ensuite on vous fera une demande globale.

Juste un mot car l'héliport a été évoqué. Notre volonté, à la Mairie de Paris et à moi-même, est que la Ville ne renouvelle pas la concession qui expire en 2024 à Aéroport de Paris et qu'à partir de là, on reconfigure le parc et le stade Suzanne-Lenglen en équipement sportif et en parc naturel. Cela nous permettrait de récupérer 5 à 6 ha. C'est vrai que nous sommes en bras de fer avec l'État qui aujourd'hui ne veut pas lâcher. À partir du moment où la Mairie de Paris ne renouvelle pas la concession, je ne vois pas comment juridiquement l'État pourrait rester sur ce site. Cela nous permettra de bénéficier de 6 ha supplémentaires d'espaces verts. Il y aura des négociations. Elles ont commencé. Peut-être que l'État souhaitera maintenir une base pour les services publics de secours d'urgence. Notre objectif est de supprimer au minimum la totalité du trafic commercial.

C'est vrai que la charte de l'héliport, qui a été signée il y a des années, a amélioré les choses en limitant le nombre de vols pendulaires d'hélicoptères à 10 000 par an plus 5 000 vols de transit même s'il était dit dans la charte de l'époque que ces derniers devaient disparaître ; ils sont toujours à 5000, ce qui fait beaucoup tout de même. Les routes aériennes ont été modifiées. Cela ne me satisfait pas du tout. Pour éviter que les hélicoptères passent au-dessus du ministère des Armées, qui est une zone interdite, une route aérienne a été modifiée pour passer au-dessus du boulevard Martial-Valin, ce qui n'est pas terrible même s'il y a peu d'hélicoptères qui l'empruntent. Les altitudes ont été relevées. Seuls les hélicoptères à biturbine peuvent atterrir. Il faut un certificat de pilotage spécial pour atterrir sur ce site. Il y a tout de même beaucoup de contraintes.

Le problème est que cet héliport se trouve au confluent des routes aériennes que doivent emprunter les hélicoptères c'est-à-dire la Seine et le périphérique.

L'objectif que nous poursuivons depuis des années est la suppression totale, si possible, de l'héliport en 2024. J'en ai encore parlé récemment avec la Maire de Paris lors du dernier Conseil de Paris. Un courrier est parti pour que l'État prenne des mesures.

Quelqu'un a cité le Plan climat à juste raison. Dans le Plan climat qui a été adopté par la Ville de Paris, j'ai fait adopter un amendement, avec plusieurs de mes collègues ici, actant la suppression de l'héliport. Celle-ci est donc inscrite dans le Plan climat de la Ville de Paris. Nous l'avons également fait voter dans le cadre du Plan climat de la Métropole du Grand Paris puisque cette dernière a repris le Plan climat de la Ville de Paris avec cet amendement de suppression du trafic d'hélicoptères sur le site de l'héliport de Paris.

Mesdames et Messieurs, je crois que nous avons à peu près parlé de tous les moyens de transport même de l'hélicoptère, à juste titre. Je suis intervenu lors du dernier Conseil métropolitain dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention du bruit à ce sujet. Merci à toutes et à tous d'être restés près de quatre heures. Nous n'avons pas battu notre record. Nous en sommes loin. Nous allons peut-être faire les prolongations. Merci aux associations de leurs questions et de leurs interventions, aux élus, hommes et femmes pour ne pas faire de sexisme, et à tous les intervenants à cette tribune qui ont accepté de répondre aux questions qui n'étaient pas toujours très complaisantes. C'était un dialogue très transparent qui nous a permis d'apporter beaucoup de réponses. Merci à toutes et à tous.

La séance est levée.



Philippe GOUJON

Maire du XV^e arrondissement