



CA-CICA DU 15^{ème} ARRONDISSEMENT

LUNDI 1^{ER} JUILLET 2019

- Transcription des débats -

Sont présents :

Mesdames et Messieurs : Philippe GOUJON, Pascale BLADIER-CHASSAIGNE, Sylvie CEYRAC, Louise-Agathe CHARPENTIER, Claire de CLERMONT-TONNERRE, Marie-Caroline DOUCERÉ, Marc ESCLAPEZ, Maud GATEL, Valérie GIOVANNUCCI, Noémie KERMABON, Franck LEFEVRE, Isabelle LESENS, Audrey LEVAVASSEUR, Jean-François LOZIN, Françoise MALASSIS, Jean-Philippe PIERRE, Jean-Yves PINET, Olivier RIGAUD, Chantal ROLGEN, Isabelle ROY, Anne TACHENE, Marie TOUBIANA, et Anne-Claire TYSSANDIER.

Sont absents et excusés :

Mesdames et Messieurs : Louis BAPTISTE donne pouvoir à Jean-Philippe PIERRE, Élisabeth de FRESQUET donne pouvoir à Marie-Caroline DOUCERÉ, Ariane LAVERDANT donne pouvoir à Françoise MALASSIS, Laurent RACAPÉ donne pouvoir à Valérie GIOVANNUCCI.

Sont absents

Mesdames, Messieurs : Jean-Marc BOULENGER de HAUTECLOCQUE, Christine BRUNET, Anne-Charlotte BUFFETEAU, Pierre CHARON, Daniel-Georges COURTOIS, François-David CRAVENNE, Claude DARGENT, Jean-Raymond DELMAS, Françoise DOROCQ, Caroline DUC, Agnès EVREN, Louisa FERHAT, Gérard GAYET, Anne HIDALGO, Jean-Manuel HUE, Jean-François LAMOUR, Jérôme LORIAU, Hubert MARTINEZ, Jean-Baptiste MENGUY, Fabrice ORLANDI, Laurence PATRICE, Alphée ROCHE-NOËL, Nicole SCHNEIDER, Florian SITBON, Bertrand VASNIER, Dominique VERSINI et Yann WEHRLING.

Monsieur le Maire : Nous allons pouvoir commencer notre séance. Le quorum est atteint.

1. Désignation des secrétaires de séance

Monsieur le Maire : Madame Noémie KERMABON et Madame Louise-Agathe CHARPENTIER sont désignées secrétaires de séance.

Monsieur le Maire énonce les pouvoirs.

2. Question relative aux améliorations dont ont besoin les différentes formes de mobilité (transports en commun et individuels) dans le 15^{ème} arrondissement pour répondre aux besoins des habitants.

Monsieur le Maire : Bienvenue à tous et particulièrement aux associations ainsi qu'à ceux qui représentent leurs administrations et leurs entreprises, présents dans cette tribune autour de moi pour cette séance du CICA.

L'ordre du jour de la réunion de ce soir, qui a été proposé par le CICA puis adopté à l'unanimité par le Conseil d'arrondissement le 27 mai dernier, porte sur la question que je cite : de quelles améliorations ont besoin les différentes formes de mobilité (transports en commun et individuels) dans le 15^{ème} arrondissement pour répondre aux besoins des habitants ? Celle-ci a été posée par l'association le Comité de défense Beaugrenelle, représentée par Madame BEAUDEAU, sa présidente.

Pour aborder ce sujet, je voudrais tout d'abord remercier pour leur présence Madame GRANDJEAN, qui siège à ma gauche et qui est directrice de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, Florence LATOURNERIE, responsable adjointe de la Direction de la voirie et des déplacements du 15^{ème}, Monsieur FELKAY, qui est à ma droite et directeur de la DPSP c'est-à-dire la Direction chargée de la sécurité et du contrôle du stationnement, Monsieur Jean-Christophe MONNET - qui fait son arrivée théâtrale - qui est directeur des relations voyageurs d'Ile-de-France Mobilités la structure qui gère les transports en commun en Ile-de-France, Madame Sylvie POUGET, qui représente l'agence de développement territoriale de Paris à la RATP, Marine VIGNAT-CERASA, qui représente la société de trottinettes Lime. Il y a déjà des mouvements dans la salle. Vous êtes attendu avec beaucoup d'impatience.

En revanche, le responsable de Smovengo n'est pas là.

La société B.E. Green, gestionnaire de la Traverse du 15^{ème}, est représentée par Nathalie COLOMBET. Il s'agit du minibus électrique qui fait une boucle de 8 km dans l'arrondissement.

Maintenant que j'ai présenté tout le monde, je vais aussitôt passer la parole à Madame BEAUDEAU. L'usage de ces Conseils d'arrondissement en présence du CICA veut que l'association pose sa question puis, que les uns et les autres y répondent et ensuite que la salle participe avec les élus.

Madame BEAUDEAU, vous avez la parole en tant que présidente du Comité de défense de Beaugrenelle.

Madame BEAUDEAU : Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les conseillers d'arrondissement, Mesdames et Messieurs les représentants des services de la Ville de Paris, d'Ile-de-France Mobilités, de la RATP et de prestataires privés, Mesdames et Messieurs.

La question des transports est un sujet récurrent, majeur, dans le 15^{ème} comme ailleurs. Aussi, je vous remercie, Monsieur le Maire, de l'avoir mise à l'ordre du jour de ce CA-CICA. À cette étape de la mandature, à l'amorce de la campagne électorale de 2020, nous, militants associatifs, savons que c'est le bon moment pour faire des bilans et faire entendre les interrogations et les exigences.

Je veux aussi remercier en mon nom personnel Madame Marie-Caroline DOUCERÉ qui est un peu, je dirais, la cheville ouvrière du travail du CICA.

Mesdames et Messieurs les élus, ce sera ma première demande et proposition de ce soir : je souhaiterais au nom des associations qu'une structure d'échanges réguliers sur les sujets de la mobilité soit mise en place dans le 15^{ème} avec les associations, les professionnels, les conseils de quartier. Cela existe déjà dans d'autres communes et d'autres arrondissements. Cela répond à une exigence large. Nous avons été très frustrés d'être quasiment tenus à l'écart des discussions sur les modifications des tracés des lignes de bus. Je pense, entre autres, à l'extension de la ligne 30 et de son passage sous la dalle de Beaugrenelle.

Monsieur le Maire, dans les particularités connues de Paris et d'Île-de-France, la voix des arrondissements doit aussi se faire entendre comme celle des communes de banlieue sur les questions de transport. Bien sûr, nous ne sommes qu'un ensemble de quartiers intégrés au sein d'une Métropole qui préside légitimement aux politiques d'ensemble d'aménagements en la matière. Mais, le 15^{ème}, avec ses 235 000 habitants a aussi ses particularités et doit avoir son droit à l'expression.

Nous accueillons, ce soir, Monsieur le directeur des relations voyageurs d'Île-de-France Mobilités. Bienvenue, Monsieur, dans le 15^{ème}. Avec d'autres, je redoute que le changement de dénomination du STIF, ce syndicat des transports d'Île-de-France, ne symbolise une réduction de l'expression et de l'influence des collectivités locales dont les arrondissements de Paris et de leurs habitants. Grand Paris, Île-de-France Mobilités, dans le contexte par exemple des opérations financières et immobilières liées aux Jeux olympiques de 2024 que nous subissons, font craindre pour la prise en compte des besoins des habitants dans les communes et les arrondissements d'où mon souhait que le 15^{ème} se structure davantage pour peser sur la question des transports.

Au vu des courts délais, des disponibilités différentes de chacun, il n'a pas été possible qu'avec d'autres associations nous préparions collectivement cette réunion. Je reprendrai donc des constats, des interrogations et des propositions portés par les unes et les autres. Le CA-CICA de ce soir, Monsieur le Maire, est bien entendu une étape.

Je propose d'envisager les problèmes en partant de la mobilité la plus simple, la marche des piétons, pour aller à la plus lourde, le RER dans notre cas. Je suppose en effet qu'aucun habitant du 15^{ème} ne se déplace quotidiennement en hélicoptère et que quel que soit le futur statut d'ADP (Aéroport de Paris), nous continuerons avec les habitants de la cité des Frères-Voisin à demander la suppression de l'héliport de Paris.

Je propose d'envisager chaque mode de transport à chaque niveau suivant les besoins de la population avec une catégorisation des usagers du 15^{ème} (pour aller au travail, à l'école, pour accéder aux services publics, pour les loisirs) en tenant particulièrement compte des familles avec enfants et des personnes à mobilité réduite.

La question des ascenseurs est généralement attachée à celle du logement notamment en ce qui concerne le parc social. Je vous exprime néanmoins des préoccupations de nos concitoyens vieillissants et/ou handicapés, locataires de longue date ou propriétaires occupant le parc privé ancien dénué d'ascenseur ; leur mobilité immobilière est souvent impensable. La collectivité devrait prendre des dispositions pour les aider au quotidien, pour aider à l'installation d'ascenseurs.

Concernant la circulation piétonne, je me fais le relais de mécontentements et de protestations. La recrudescence des travaux fait les choux gras des humoristes. Les habitants ne comprennent pas que les tranchées dans les rues et les trottoirs durent si longtemps et se reproduisent, dans certaines rues, à quelques mois d'intervalle. Je n'en cite que quelques-unes : rue des Morillons, rue Lecourbe, rue Saint-Charles. Il y a donc de la part des habitants une exigence d'une meilleure sécurisation, une exigence d'une meilleure information et d'explication, une exigence de rationalisation, de planification des travaux impliquant les acteurs privés et publics, une exigence de coordination entre tous les opérateurs ; c'est le rôle des services de la municipalité, je suppose. Ont-ils les moyens techniques et humains pour y faire face ?

On nous a expliqué que les règles de remise en état des trottoirs après chantier avaient été modifiées. Autrefois, si l'intervenant privé ne les effectuait pas immédiatement, les services de la Ville opéraient et se retournaient vers l'entreprise privée pour que la collectivité soit remboursée. Aujourd'hui, la Ville n'effectuerait plus les travaux mais se contenterait de faire pression sur le bon vouloir des entreprises privées. Qu'en est-il, Madame la directrice de la voirie ? Devant l'EHPAD Castagnary, il a fallu plusieurs années, des interventions d'élus et du conseil de quartier, pour que le revêtement du trottoir soit reconstitué et goudronné et enfin praticable, sans danger pour les personnes âgées et leurs familles. Comment comptez-vous remédier à ce type de situation ?

Concernant les piétons toujours, il y a un sujet qui est évoqué régulièrement : le débordement des caniveaux en cas de grandes pluies pose problème aux fauteuils roulants non amphibies et même aux chaussures de ville notamment place Saint-Charles. Des habitants et des amis d'associations nous font part également de trop nombreux problèmes d'éclairage la nuit même vers la rue du Commerce. Avec les tranchées dans les trottoirs, sans lumière, pour peu qu'il y ait un orage,

ce n'est pas facile. Les encombrements de Paris des *Satires* de BOILEAU sont toujours d'actualité.

Nos amis des associations du 14^{ème} nous ont informés et alertés des conséquences néfastes des expérimentations, dont on ignore les motivations, de suppression des feux tricolores. Monsieur le Maire, nous comptons sur vous pour que vous interveniez, mais peut-être le faites-vous déjà, pour nous les épargner dans le 15^{ème}.

Passons des trottoirs aux véhicules légers : le débat sur les trottinettes électriques a suffisamment défrayé la chronique pour que je n'entre pas dans le détail. Nous avons des adhérents ou des membres de nos familles séduits par cette chose roulante, peut-être non polluante mais gênante et accidentogène, d'autant qu'elle est non bruyante. Pour tous, les utilisateurs en premier, nous souhaitons une sécurisation, un code de bonne conduite même si on ne sait pas si la mode va vraiment durer. Je crois que les dispositions du Conseil de Paris ont fait consensus après un décès, malheureusement, en interdisant la circulation sur les trottoirs et en imposant des limitations de vitesse. La loi qui est en cours au Parlement doit aussi édicter des règles qui s'imposeront à tous.

Reste la question des engins des sociétés qui envahissent les chaussées, les trottoirs jusqu'aux pas-de-porte. Madame la représentante de la société des trottinettes Lime, vous faites du profit en envahissant nos trottoirs avec des trottinettes connectées. Comment comptez-vous rembourser la collectivité pour la gêne avant de négocier et de payer des heures de stationnement spécifique pour vos engins ? La question inverse est posée au service de la Ville et à vous, Mesdames et Messieurs les élus.

Après les trottinettes, passons au vélo. Sur les voies cyclables en site propre, je me hasarde à un bilan positif en ayant, par exemple, écouté année après année les riverains et commerçants du boulevard de Grenelle qui les acceptent mieux. Elles facilitent et sécurisent indéniablement les parcours cyclistes. Le constat est moins favorable concernant la circulation à contresens. Il y a eu aussi un retard dommageable, peu compréhensible, dans le marquage au sol. Même ainsi, il y a encore confusion et danger.

Quant à la cohabitation des vélos, des taxis et des bus, sur les voies de bus, elle est toujours aussi périlleuse, source de retards et d'accidents graves. Les uns et

les autres, vous reconnaissez le problème. Où en êtes-vous des propositions ? Je peux vous le dire : les machinistes des lignes de bus 39, 95 ou 80 finissent leur journée, fous des frayeurs que les cyclistes leur ont occasionnées.

Concernant les Vélib', le succès de l'opération est reconnu à Paris comme dans les autres villes mais, le naufrage du renouvellement de la concession est lamentable. Monsieur le représentant de Smovengo, je ne veux pas vous accabler davantage d'autant que la municipalité de Paris est la première responsable. Étiez-vous réellement à même de répondre à l'appel d'offres ? Après l'expérience des premiers Vélib', la municipalité n'aurait-elle pas pu municipaliser le service ? La question s'adresse évidemment aux élus aussi. Concrètement, où en sommes-nous de la remise en fonctionnement des Vélib' dans le 15^{ème} et, en complément, de la remise en état des trottoirs autour des stations restées des mois des dépotoirs ?

Monsieur le Maire, je sais que vous évoquerez particulièrement, je le pense, les entraves à la circulation automobile. Le 15^{ème} est intégré dans des logiques et des choix qui le dépassent comme les discussions sur l'avenir du périphérique même si elles le concernent. Je voudrais me faire le relais de deux problèmes en particulier : d'abord, la fermeture des voies sur berge. Les rapports selon qu'ils sont commandés par la Ville ou la Région donnent des bilans légèrement positifs ou négatifs en termes de pollution. Ce qui est avéré pour le 15^{ème}, c'est que les changements de trajet des automobilistes se sont traduits par un afflux supplémentaire de véhicules non, comme on aurait pu le penser, boulevard de Grenelle ou boulevard Garibaldi mais rue de la Convention et rue de Vouillé. Ces rues cruciales, où circulent les bus 62 encore ralentis, où se trouve un marché important trois jours par semaine, sont encore plus paralysées avec toutes les conséquences connues pour tous les riverains et commerçants. Ma question est donc : quelles propositions pour désengorger ces rues malgré le blocage des voies sur berge ?

Autre rue engorgée chère au Comité de défense : la rue Linois en particulier le samedi. C'est plus le résultat du centre commercial que celui de la fermeture des voies sur berge mais que comptez-vous faire ou proposer pour que l'on puisse traverser la rue paisiblement ? Est-il normal que les entreprises de voituriers confisquent la voie de circulation publique ? Où en est-on d'une étude qui devrait

maintenant être menée à terme alors que le centre commercial est ouvert depuis quatre ans et que l'on voit l'impact de sa présence dans le quartier ?

Je me contenterai d'effleurer le deuxième point sur les automobiles dans le 15^{ème} : le stationnement. Les ménages les plus pauvres sont pénalisés par la réduction drastique des places. La privatisation des procès-verbaux avec des entreprises profitant de la précarité des salariés aboutit à exacerber les colères quotidiennes. Quel bilan en faites-vous ? En semaine, du moins, notre association propose que les parkings du centre Beaugrenelle sous-occupés puissent être utilisés par les riverains.

Mesdames et Messieurs, je vais terminer par le gros morceau : les transports en commun, du plus local au plus régional.

La Traverse Brancion-Commerce a été un des sujets de la campagne électorale dans le 15^{ème} en 2014. À l'heure du bilan, nous pouvons nous féliciter que son parcours ait été repensé. La fréquentation a été augmentée notamment par l'utilisation par les lycéens et les clients des marchés. Mais, les dysfonctionnements demeurent. Il manquerait tellement de personnels que les arrêts maladie ne pourraient pas être remplacés. Avenue Ernest-Renan, le site de stationnement et d'entretien des véhicules est indigne. La délégation aurait déjà dû être soumise à renouvellement avec nouvel appel d'offres. Elle a été prolongée d'un an. Monsieur ou Madame le représentant de la société mère de La Traverse, quels sont vos arguments pour vous représenter ? Combien d'argent gagnez-vous sur cette ligne ? Quel prestige représente-t-elle pour votre société ? Mesdames et Messieurs les élus, la RATP avec son dépôt de la Croix-Nivert, son expertise, ne serait-elle pas plus appropriée pour effectuer ce service ? Monsieur le représentant de la RATP, si je dis cela, ce n'est pas pour vous flatter. Au contraire, nos sujets de récrimination sont nombreux tout comme nos propositions constructives d'amélioration.

Concernant les bus, les problèmes principaux qui nous remontent et que nous vivons sont la régularité et les pannes. Depuis cinq ans, l'offre a été étendue en extension horaire notamment ; c'est bien en général, mais cela s'est-il fait au prix de la qualité ? La ligne T3 de tramway a visiblement été privilégiée. C'était une nécessité vu l'arrivée de milliers d'emplois nouveaux à Balard et l'engorgement dès le matin très tôt.

Il est trop tôt pour que nous donnions une estimation des changements de parcours des lignes historiques de bus concernant le 15^{ème}. Je répète qu'il est dommage que la concertation ait été si minimale. Les allongements des lignes 30, 80 et 88 font l'unanimité. Concernant l'extension du bus 30, on se demande vraiment si les intérêts du centre Beaugrenelle n'ont pas prévalu et les aménagements délicats des arrêts sont très contestés par les riverains. De plus, un des arrêts est toujours provisoire et le bus ne fait pas la totalité de son trajet à Beaugrenelle.

Régularité : c'est le sujet de colère principal qui nous revient. Vingt minutes d'attente en semaine pour le 95, 60 minutes le week-end ; et encore, c'est parce que le panneau indicateur ne va pas au-delà. C'est intolérable. La perspective de la mise en concurrence des lignes et des dépôts de bus a poussé la RATP à centraliser la régulation des lignes loin des conducteurs avec des effectifs insuffisants et des conditions de travail impossibles. Sur les écrans, aux stations, nous, usagers, nous le constatons. Les machinistes en souffrent. Monsieur le représentant de la RATP, quel bilan tirez-vous ? Demandez-vous, avec les représentants des personnels de la RATP, notamment de la Croix-Nivert, la réinternalisation dans les dépôts de la régulation ?

En complément de ces dysfonctionnements que nous subissons, il y a les pannes puisque la RATP n'entretient plus ses bus elle-même avec ses personnels qualifiés en amont des problèmes mais préfère faire des économies en remplaçant la prévention par le service public par la réparation par des prestataires privés. Les dégradations s'accumulent. Monsieur le représentant de la RATP, je voudrais connaître votre avis ainsi que les volontés de Mesdames et Messieurs les élus. Dans RATP, il y a parisien. Cette société a aujourd'hui 70 ans. Qui, ici, soutient et assume sa liquidation dans la concurrence selon les directives gouvernementales de l'Union européenne ?

J'ai bientôt terminé, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Maire. J'ai eu quelques problèmes donc je reprends la fin de mon intervention.

Je voudrais que nous soient expliquées les conditions de remplacement par des bus de la ligne 6 entre Pasteur et Passy cet été et, au passage, rappelés les motifs de cette nouvelle rénovation. Je réitère, sachant que c'est techniquement difficile, la demande de mise en place d'un escalator ou d'un ascenseur à la

station Charles-Michel. Je réitère, en sachant que c'est également techniquement difficile, la demande d'une connexion piétonne souterraine entre la station de la ligne 10 Javel et la gare du RER C. Avec l'afflux accru d'emplois et de visiteurs, cela devient vraiment dispensable.

Il n'y a pas, ce soir, de représentant de la SNCF, je le regrette mais ce sera pour une autre fois notamment en ce qui concerne le RER C, dont la station de Garigliano est à améliorer. Je lui aurais également posé des questions sur les menaces sur les lignes qu'empruntent beaucoup d'entre nous depuis Montparnasse 3 - Vaugirard dont le Paris-Granville. J'aurais protesté devant lui de la fermeture des guichets et même des automates grandes lignes à Javel, Convention ou Bir-Hakeim.

Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, je voudrais mentionner un dernier débat qui nous préoccupe tous en tant qu'usager et qui vous occupera pendant la campagne électorale : celui de la tarification des transports en commun. Qui doit payer ? Dans quelle proportion et pour quel service ? Il faudra bien payer. Je me réjouis que les aînés aient retrouvé des tarifs avantageux. Nous savions que le passe Navigo à 70 € ne tiendrait pas, augmentation ou changement de système. La politique, c'est votre affaire. Je ne fais que soulever la question en vous dirigeant vers toutes les interrogations dont je me suis faite, avec notre Comité de défense de Beaugrenelle, le porte-parole ce soir.

Merci Monsieur le Maire.

Applaudissements.

Monsieur le Maire : C'est vrai que l'intervention de Madame BEAUDEAU mérite des applaudissements frénétiques mais ceux-ci sont interdits par le règlement intérieur. Je vous demanderais donc de ne pas manifester bruyamment votre approbation ou votre désapprobation concernant les interventions des uns et des autres.

Je remercie Madame BEAUDEAU qui a fait un travail absolument exhaustif et formidable. Nous n'avons plus rien à dire. Vous avez tout dit, Madame BEAUDEAU. C'est un plan complet de restructuration, de modernisation, d'aboutissement des transports dans le 15^{ème}. Je souscris, bien sûr, à beaucoup de ce que vous avez dit.

Je voudrais également remercier mon adjointe chargée des associations, Marie-Caroline DOUCERÉ, pour assurer la relation efficace, constructive, paisible, avec le CICA et pour avoir participé à l'organisation de tout cela.

Je voudrais également faire une petite réponse avant de passer la parole aux uns et aux autres concernant un certain nombre de mesures, d'actions prises dans l'arrondissement. Cette réunion tombe le 1^{er} juillet. Je pense que nous ne pouvons pas trouver meilleur moment pour organiser ce CICA dédié aux mobilités dans un contexte météorologique que l'on pourrait qualifier d'assez alarmant voire alarmiste. Nous le subissons depuis une semaine avec des pics de chaleur historiques accompagnés de pics de pollution. D'ailleurs, ma voix et ma gorge en attestent largement. J'espère pouvoir tenir jusqu'à la fin de la réunion sinon, ma première adjointe pourra la présider.

Elle intervient également au moment même où la loi d'orientation des mobilités est adoptée par l'Assemblée nationale dans la continuité des Assises nationales de la mobilité qui ont eu lieu à l'automne 2017.

Bien sûr, la mobilité est, avec le logement, au cœur de notre vie quotidienne. La crise des Gilets jaunes l'a clairement démontré puisqu'elle est issue, à l'origine, d'une augmentation conjoncturelle des prix des carburants. Elle s'est transformée en révolte fiscale puis en mouvement de révolte de tous ceux qui se sentent laissés-pour-compte de façon générale en ville ou à la campagne. Cette crise profonde n'a pu être traitée que par des décisions fortes relatives notamment au pouvoir d'achat, au fonctionnement de notre démocratie, même si elles ne sont pas encore toutes abouties.

C'est dire si les mobilités sont désormais une des thématiques sociales les plus débattues et les plus sensibles. D'ailleurs, pour ceux qui y ont participé, souvenez-vous du grand débat du 15^{ème} qui s'est tenu la semaine dernière et qui l'a amplement démontré.

Les nouvelles mobilités peuvent non seulement être vues, aujourd'hui, comme un moyen de se déplacer en polluant le moins possible voire pas du tout, pour ce qui est des mobilités dites douces, mais aussi comme un moyen de redessiner la ville, de la rendre plus humaine, plus viable notamment lors de la création de nouveaux quartiers et de la requalification de quartiers existants ; ce qui est dans la mission, la vocation, des municipalités. C'est pour cette raison que je citerai

quelques opérations d'urbanisme : la ZAC gare de Vaugirard, qui est largement piétonne, la ZAC Citroën et plus encore l'éco-quartier Boucicaut achevé en 2017, qui a été dessiné il y a une dizaine d'années avec l'idée de ne pas y faire pénétrer les voitures et de le restreindre à la circulation des piétons, des cyclistes voire maintenant des trottinettes. La réhabilitation du quartier des Périchaux entamée il y a huit ans, qui est en phase d'achèvement, tend à la disparition des parkings de surface et à leur remplacement par des espaces verts et des espaces sportifs. Il en va de même du secteur Bague-Falguière dont la rénovation tant attendue est en phase d'étude avec la rénovation, l'agrandissement du conservatoire, la mise en Plan climat de plusieurs centaines de logements, la démolition des dalles, des passerelles, l'aménagement d'espaces extérieurs. La place Kandinsky végétalisée fera une grande place aux piétons et à la promenade. Le projet Maine-Montparnasse sera présenté le 11 juillet à l'Arsenal. Je vous invite à le découvrir car il est gigantesque : 10 ans de travaux sur 9 ha. La reconfiguration de tout le quartier Montparnasse, y compris la tour, sera conçue sur le même schéma favorisant piétons et vélos.

Parlons un peu du vélo. Je m'exprime sous le contrôle de ma conseillère déléguée chargée des mobilités actives, Isabelle LESENS, qui est spécialement dédiée à cette question. Pourquoi avoir une élue dédiée à cette question spécifique du vélo dans ce Conseil d'arrondissement ? Cela montre la place que l'usage quotidien du vélo occupe au cœur de ma politique comme le reconnaissait d'ailleurs un sondage récent effectué par les associations de cyclistes. Elle est le fruit d'un travail amorcé dès 2007 en tant que coprésident du Club des parlementaires pour le vélo et surtout lors des débats parlementaires sur le Grenelle 2 au cours desquels j'ai pu déposer et faire adopter plusieurs amendements dont, par exemple, la création de l'indemnité kilométrique vélo versée par l'employeur à ses salariés. Celle-ci a été mise en place beaucoup plus tard.

Le développement de la pratique du vélo participe de la nécessaire lutte contre la pollution atmosphérique et sonore. En 2016, dans le 15^{ème}, 200 places ont été créées rues Saint-Charles, des Morillons, Lourmel, Saïda, Vaugirard suivies de 400 autres places en 2017 et 2018 dont 120 rue Lecourbe. Nous mettons à disposition désormais 4 430 places de stationnement pour les vélos.

Depuis 2014, 28,3 km d'itinéraires cyclables ont été livrés dans le 15^{ème} qui dispose désormais de 17 km de pistes et 50 km d'aménagements partagés,

j'entends par là les couloirs partagés, les doubles sens cyclables dans les rues à sens unique y compris le projet de relier les parcs Citroën et Brassens dont l'achèvement est prévu cet automne grâce au budget participatif. Les travaux sont également bien engagés rue Lecourbe. Ils sont issus d'une concertation approfondie avec les riverains, les associations de commerçants, les conseils de quartier. Les choses ne se sont pas trop mal passées grâce à l'effort de tous. Ils s'achèveront fin 2019.

Ceux de l'avenue la Porte de la Plaine et des quais de Grenelle et Citroën, le Réseau express vélo, seront achevés à la fin de l'année tout comme les pistes de la Porte Brancion. D'ailleurs, nous avons souhaité mettre en place, pour accompagner le développement de ces pistes, un réseau public de pompes à vélo municipales gratuites à divers endroits du 15^{ème} (la mairie, la gare Montparnasse, le parc des expositions, le parc Georges-Brassens, la rue du Commerce ; d'autres sites seront progressivement équipés) ainsi que des bornes de recharge de nouvelle génération sur les axes stratégiques afin de favoriser l'usage de l'électrique (vélos, scooters, voitures).

Notre arrondissement a également été choisi récemment par les organisateurs de la cinquième édition de Vélo tour qui a réuni, dimanche, plus 5 000 cyclistes pour une boucle de 18 km dans le 15^{ème} au départ du parc Citroën transformé pour l'occasion en village du vélo. Le mois dernier, c'était plusieurs centaines de cyclistes de l'opération Convergence qui décidaient de passer par la place Cambronne réaménagée avant de se retrouver à l'hôtel de ville.

Les piétons ne sont évidemment pas oubliés car parmi les grands projets de la mandature figure la réalisation d'un arc vert structurant au cœur du 15^{ème} s'étirant sur 8 km. C'est le plus long de Paris. Il relie le parc Brassens au parc Citroën par la petite ceinture ferroviaire elle-même transformée en coulée verte. Il se prolonge par les berges de la Seine aménagées en promenade continue de 6 m de large, pavée, éclairée, jusqu'à Bir-Hakeim et se poursuit sur les boulevards de l'enceinte des Fermiers généraux, boulevards requalifiés et végétalisés le plus possible de Grenelle, Garibaldi, Pasteur et de Vaugirard jusqu'au pôle Montparnasse restructuré et lui aussi végétalisé. Je vous signale que la végétalisation du boulevard de Vaugirard commencera dans quelques jours ou dans quelques semaines et sera suivie de la végétalisation totale du boulevard Pasteur.

Le 15^{ème} est, avec le 12^{ème}, l'un des deux arrondissements pilotes à avoir expérimenté depuis fin 2015 le concept de la rue végétale : la rue Léon-Séché, à deux pas d'ici entre la rue Lecourbe et le square Saint-Lambert, devenant l'un des tronçons d'une autre trame verte entre la rue de Vaugirard et le square Saint-Lambert avec la végétalisation des squares Chérioux et Saint-Lambert qui devrait se poursuivre jusqu'au square du Commerce par la rue Lakanal. Une autre trame verte relie l'avenue Lowendal végétalisée à la place Charles-Michel en passant par la rue Frémicourt, l'avenue Émile-Zola nouvellement arborée à l'issue des travaux de la station de métro Émile-Zola et du parking Frémicourt.

Soucieux de développer des solutions environnementales innovantes et pour améliorer la qualité de vie dans une rue qui a été très éprouvée par de longs travaux notamment pour la réalisation d'un parking, la Mairie du 15^{ème} a choisi la rue Frémicourt afin de tester un macadam expérimental cofinancé par l'Union européenne réduisant les nuisances sonores liées à la circulation automobile de 2 à 3 dB, ce qui est énorme, et les îlots de chaleur de 3 à 4° grâce à leurs propriétés rafraîchissantes. Un autre tronçon est d'ailleurs expérimenté rue Lecourbe. Il y en a deux ou trois qui sont ainsi testés à Paris.

Toutes ces initiatives contribuent à faciliter l'usage des mobilités douces dans un environnement plus agréable mais surtout à réduire la propagation des gaz à effet de serre grâce notamment à la mise en place, à partir d'aujourd'hui, de la zone à faible émission à Paris et sur le territoire métropolitain. C'est une mesure que j'ai soutenue en tant que conseiller métropolitain et qui sera, je l'espère, appliquée dans toutes les communes de la Métropole du Grand Paris, encore faut-il qu'elle soit bien sûr accompagnée des mesures financières permettant aux propriétaires des véhicules désormais interdits à la circulation d'en acquérir de nouveaux selon des procédures d'accès faciles.

Depuis de nombreuses années, les rues du 15^{ème} se transforment pour favoriser le développement de nouveaux usages : élargissement d'un certain nombre de trottoirs, sécurisation de plusieurs carrefours, les grandes voies tout comme beaucoup de rues de desserte sont dotées de ralentisseurs, les abords des écoles, des collèges et des lycées sont systématiquement traités afin de limiter la vitesse des voitures et des motos, quelques zones de rencontre - mais pas trop selon le vœu de Madame BEAUDEAU - limitées à 20 km/h ont été aménagées comme rue du Commerce, rue Alain-Chartier, rue Adolphe-Chérioux pour

favoriser l'activité de loisirs. La Mairie est très vigilante sur les carrefours accidentogènes comme le croisement extrêmement dangereux Dantzig-Convention qui sera prochainement équipé d'un feu, d'après ce que je crois savoir. C'est toujours à l'étude. Il sera, en tout cas, sécurisé pour obliger les automobilistes et les motards à ralentir fortement. Il y a aussi la multiplication des zones 30 qui sont passées de trois en 2016 à huit aujourd'hui.

Ces aménagements ne font pas oublier le mauvais état général de la voirie ni les pannes récurrentes de l'éclairage public. Je me tourne directement vers la directrice de la voirie qui n'a pas besoin de mon discours pour s'en préoccuper. Vous vous en souvenez, mes chers collègues, j'avais proposé, dès 2014, un plan de trois ans de rénovation, d'entretien des trottoirs et des chaussées du 15^{ème} afin de les retrouver dans un état à peu près acceptable. Vous n'étiez pas là donc vous êtes exonérée de toute responsabilité. Cela n'a pas pu être possible pour des raisons budgétaires. Néanmoins, il y a quelques mois, un plan d'urgence anti nids-de-poule et de remise en peinture de passages piétons a pu être mis en place l'hiver dernier. Il faudra d'ailleurs le compléter.

Je passe au développement de l'usage du transport en commun. Je cite la RATP qui a réalisé des travaux d'amélioration du réseau, a renforcé le cadencement des rames et des bus afin d'accompagner l'augmentation de la population du 15^{ème} notamment en entreprise dans le secteur Sud-Ouest. Vous avez raison de souligner l'attente inacceptable sur un certain nombre de lignes. L'implantation de grandes entreprises, d'administrations, nous amène, d'après mes calculs, depuis quelques années et dans les deux ou trois années à venir, à avoir 20 000 à 25 000 salariés supplémentaires, ce qui est assez considérable. Je n'ai pas le sentiment qu'il y a beaucoup d'améliorations.

C'est vrai qu'Île-de-France Mobilités, la RATP et la Ville ont opéré la refonte du réseau des bus franciliens qui était inchangé depuis 1950, à part pour la ligne 88 dont nous avons bénéficié une vingtaine d'années dans le 15^{ème}.

Le 15^{ème} a vu son maillage renforcé avec, en particulier, une douzième ligne, la 30 que vous avez citée, qui relie la Gare de l'Est au Trocadéro et qui se poursuit désormais jusqu'à l'hôpital Pominou via les quais de Grenelle, André-Citroën, Cauchy et Balard en passant, vous avez raison, sous la dalle ; toutefois, l'objectif était la desserte de cette dernière et non pas forcément d'amener des clients au

centre commercial Beaugrenelle. Je sais que vous faites un focus particulier sur le centre commercial mais, il y avait aussi d'autres raisons, enfin j'espère.

C'est vrai qu'il y a eu une certaine concertation qui n'était peut-être pas suffisante. Ça a été très rapide. Il y a eu néanmoins des concertations. Comme toujours, c'est très difficile d'informer car les gens ne se déplacent pas, etc. C'est pour cette raison que nous avons mis en place depuis peu de temps, quelques semaines voire quelques mois à peine, une plate-forme de consultation numérique dans le 15^{ème} qui s'appelle Fluicity de façon à pouvoir recueillir l'avis des habitants sur un certain nombre d'opérations. C'est ainsi que la première opération sur laquelle nous avons consulté la population est la piétonnisation de la rue du Commerce un samedi par mois ; ce n'est pas suffisant mais ce n'est qu'un début. Cela nécessite beaucoup de moyens à la DPSP qui nous en dira peut-être un mot. Depuis que nous avons cette piétonnisation, qui a d'ailleurs été plébiscitée par 80 à 90 % de la population locale, nous avons des demandes pour l'étendre à tous les samedis et toute la journée. Nous n'en sommes pas encore là mais c'est vrai que cela correspond à une utilisation du site tout à fait adéquate. Cette plate-forme numérique permettra de consulter la population peut-être plus facilement même s'il faut également tenir compte de la fracture numérique qui existe dans cet arrondissement comme ailleurs.

La refonte du plan bus s'accompagnera d'ici à 2020 de l'arrivée d'un millier de nouveaux bus propres en Île-de-France et à Paris, électriques et à hydrogène, climatisés. L'idée est de remplacer l'ensemble du parc. Cela nécessitera la modernisation du garage à bus de la rue Charles-Lecocq de façon à permettre de recharger les bus électriques.

J'ai également obtenu de la Présidente de la région Île-de-France la mise en service depuis juillet 2018 de trois nouvelles rames de tramway qui permettent de fluidifier la ligne T3, étant donné que celle-ci était prévue pour environ 70 000 à 75 000 passagers/jour et qu'elle doit être à 120 000 ou 130 000, comme d'ailleurs le T2 qui est complètement saturé et qui est très important dans ce secteur en raison de l'implantation de nouvelles entreprises dans le Sud du 15^{ème}. L'agrandissement et la modernisation de la station Balard avec son nouvel accès situé avenue de la Porte de Sèvres, livré en 2014 et le prolongement jusqu'à Balard de la ligne T2 illustrent cette volonté de même que la rénovation en cours des viaducs de la ligne 6 ; peut-être la RATP nous en parlera puisque

vous avez posé des questions sur ce sujet Madame BEAUDEAU. La réfection de l'étanchéité de la station de métro avenue Émile-Zola a été achevée en 2017. Nous avons pu replanter plusieurs dizaines d'arbres. L'engagement par la SNCF de travaux de rénovation des stations de la ligne C du RER souvent dégradées, la création d'un second accès à la station Javel accessible aux PMR a été obtenu même si on pouvait demander un effort supplémentaire à Île-de-France Mobilités et à la RATP pour l'accès des personnes à mobilité réduite aux lignes de métro. C'est un sujet récurrent que nous avons les uns avec les autres.

Il est vraiment devenu indispensable - il y a des discussions qui malheureusement n'aboutissent pas -, en raison de la saturation du T2 et du T3 mais aussi des lignes 6 et 12 de métro, d'engager absolument la réalisation des lignes 15 Sud et 15 Ouest du métro du Grand Paris express que nous ne pourrons pas attendre jusqu'en 2030. L'État a pris la décision de retarder la mise en place de ces deux lignes 15 Sud et 15 Ouest. Nous ne sommes d'ailleurs pas complètement informés de ce qui va se passer. La ligne 15 Ouest, qui tangente le 15^{ème}, permettrait à beaucoup d'habitants de banlieue de l'utiliser plutôt que de venir sur Paris. Elle déchargerait d'autant les lignes 6 et 12, notamment, ainsi que le tramway. Elle est prévue en 2030. Je vous rappelle que nous sommes en 2019. C'est donc impossible d'attendre 2030 alors que, comme je vous le disais, plusieurs dizaines de milliers d'emplois sont créées ou en cours de création dans cette partie du 15^{ème}. Je me souviens d'ailleurs que c'était une des trois réserves du commissaire-enquêteur pour la Tour triangle que dire qu'il fallait améliorer la desserte par transports en commun de ce secteur du 15^{ème}. J'ai demandé à Île-de-France Mobilités de trouver d'ici 2030 un moyen de transport collectif de substitution dans cette partie du 15^{ème} où déjà les difficultés de déplacement sont incommensurables tout comme sur les boulevards extérieurs, le périphérique. Nous parlerons peut-être de la mission d'information et d'étude sur le périphérique qui a rendu ses conclusions. Il y a eu un débat au Conseil de Paris le mois dernier.

L'avenue de la Porte de Sèvres devient un capharnaüm hallucinant. Elle est juste impraticable que l'on soit piéton, cycliste, en moto, en voiture voire à cheval pour ceux qui veulent aller se promener au parc Suzanne-Lenglen : embouteillages, pollution, mise en danger des piétons ; c'est une catastrophe. Je pense que nous

aurons des morts là-bas. Je le dis de façon très solennelle. Ça ne marche pas du tout.

C'est vrai que nous avons pu obtenir récemment, par un cofinancement de la Ville et de la Région, la création d'un passage piéton juste avant le périphérique au bout de l'avenue de la Porte de Sèvres entre les deux parties du ministère des Armées. C'est bien mais c'est loin d'être suffisant pour régler le problème.

J'en profite pour dire que je ne comprends pas la suppression de la fourrière Balard. Peut-être pourrez-vous nous en dire quelques mots et si ce n'est pas possible, ce n'est pas grave car je dois recevoir les responsables dans quelques jours. J'en informerai ensuite la population. Je voudrais bien savoir quelles seront les conséquences pour les enlèvements de véhicules en fourrière dans le 15^{ème} alors que celle de Balard va tout simplement être supprimée pour des raisons de mises aux normes impossibles techniquement. Les deux fourrières qui traiteront le 15^{ème} seront celles de Foch et de Charléty, ce qui n'est tout de même pas tous près, surtout avec les embouteillages qui existent sur ces sites.

Vous avez également évoqué, Madame BEAUDEAU, La Traverse Brancion-Commerce. Il s'agit de la première ligne de minibus électriques mise en place en 2014. Vous avez eu raison de le souligner. Vous avez également évoqué une demande de la RATP mais je vous rappelle qu'il y a eu un appel d'offres. La nouvelle loi en matière de mobilité les avait imposés pour les nouvelles lignes. Il s'agit d'une entreprise privée, B.E. Green, qui est représentée ici, qui l'a obtenu à l'époque. Cette première ligne de bus électriques, que nous avions demandée depuis longtemps, permet les déplacements des habitants du quartier Saint-Lambert vers les boulevards des Maréchaux par la rue Olivier-de-Serres. Je remercie la Ville de l'avoir mise en place. Environ 140 000 trajets sont enregistrés chaque année. Nous essayons de demander la création d'une seconde traverse dans le Sud-Ouest. Est-ce que la solution transitoire avant la création de la ligne 15 du métro du Grand Paris express ne serait pas de mettre en place une traverse électrique ? C'est en tout cas une solution que nous pourrions développer.

Au-delà de ces moyens de mobilité traditionnels s'ajoutent aujourd'hui de nouveaux modes de déplacements urbains que vous avez également évoqués Madame BEAUDEAU puisque vous avez été très exhaustive dans votre

développement. Il s'agit d'un phénomène nouveau qui accompagne l'évolution de la société : les moyens de transport partagé (voitures électriques avec Autolib', les vélos Smovengo, dont je regrette l'absence, aujourd'hui, des responsables de la société qui avaient été conviés), le free floating (Uber, mobike), et la micromobilité avec notamment les trottinettes électriques. Celles-ci sont toujours un sujet assez passionnel mais je suis sûr que vous allez nous rassurer sur tout cela. Il y a 14 opérateurs sur Paris. La volonté de la Mairie centrale est de les réduire à deux ou trois, ce qui est une bonne chose. Un certain nombre de mesures d'interdiction comme de rouler sur les trottoirs ont été prises sur le plan municipal au Conseil de Paris, il y a quelques semaines voire un mois ou deux. La loi d'orientation sur les mobilisés permettra peut-être aussi de stabiliser sur le plan juridique les sanctions et autres. Je parle sous le contrôle du directeur de la DPSP qui évoquera ce sujet qui revient très souvent. C'est vrai que les autorités ont un peu été prises de court. Il a fallu un temps de réaction. En tout cas, l'État comme la Ville sont en train de mettre en place une réglementation adaptée.

On peut aussi parler de la Seine qui est aussi un mode de transport avec le SeaBubble, que vous n'avez pas cité Madame BEAUDEAU. Il a 9,5/10 sur votre copie. Je l'espère proche car il permettrait de relier les différents ports parisiens soit sous la forme de taxis soit dans le cadre de lignes régulières comme certaines grandes villes du monde envisagent de le faire (New York...).

Je terminerai sur une note pas très optimiste en évoquant les dysfonctionnements considérables dus au nouveau dispositif de contrôle du stationnement payant qui génère de très nombreuses erreurs, de très nombreuses plaintes. À tel point que j'ai demandé par un vœu au Conseil de Paris la rupture du contrat avec Streeteo. Je sais que je ne l'obtiendrais pas. Cette société est au-dessous de tout. À chaque séance, nous avons un débat à ce sujet depuis un an que ce dispositif est en place sur le secteur Sud de Paris. Il paraît que ça se passe mieux dans le Nord mais avec la société Streeteo, c'est une catastrophe. J'en ai assez de recevoir toutes les semaines des dizaines de courriers, de les transmettre à Monsieur NAJDOVSKI, l'adjoint au Maire de Paris chargé des déplacements qui s'excuse de son absence ce soir, pour des verbalisations infondées par des personnels sous-qualifiés, incompetents, désagréables qui ternissent l'image de la capitale et qui font n'importe quoi. Je

sais que vous allez me citer des chiffres plus rassurants, tant mieux, mais c'est insupportable. Il s'agit tout de même de verbaliser des personnes donc de leur infliger des amendes. Cela ne peut pas se faire au doigt mouillé.

C'était mon petit coup de gueule de fin d'intervention. Ça m'a fait du bien. Comme cela, ça vous motive et vous donne de l'énergie pour nous répondre maintenant après cette longue digression sur les transports et les déplacements dans le 15^{ème}. Je propose que chacun des opérateurs présents à cette tribune puisse nous expliquer sa politique et la façon dont les choses se passent en répondant tout particulièrement aux interventions et questions de Madame BEAUDEAU.

Ensuite, je passerai rapidement la parole aux élus présents puis les uns et les autres dans la salle pourront intervenir puisque dans les Conseils d'arrondissement en présence du CICA nous donnons la parole à toutes les personnes présentes dans l'assistance.

Je crois que le mieux c'est que Madame GRANDJEAN, qui est directrice de la voirie et des déplacements de la Mairie de Paris, nous parle du domaine de sa compétence concernant les déplacements à Paris.

Madame GRANDJEAN : Merci Monsieur le Maire. Bonjour à tous. Bonjour Madame et Messieurs. Nous n'avons pas eu les questions donc, je vous prie par avance d'excuser mon intervention qui ne répond pas forcément à tous les points. J'essaierai de compléter oralement. Je vous propose de faire un rapide parcours de ce que j'avais compris de la question : comment améliorer la mobilité des habitants du 15^{ème}. Je voulais également faire un petit retour sur la politique mise en œuvre.

Je suis à titre personnel à la Direction de la voirie et des déplacements de la Mairie de Paris depuis un peu plus d'un an et demi. Je n'ai donc pas forcément l'historique complet. Je ne suis pas non plus une spécialiste du 15^{ème} mais je suis accompagnée de la responsable locale du secteur qui pourra répondre à vos questions plus précises.

Pour commencer, je vais peut-être dire un mot sur la politique de stationnement puisque c'était la fin de votre propos introductif Monsieur le Maire. Depuis début 2018, la façon de contrôler le stationnement à Paris a changé. C'est maintenant la Mairie de Paris qui est responsable du contrôle du stationnement payant. Les

agents des prestataires que nous avons mandatés pour faire cela ne posent pas de PV. C'est ce que nous appelons de manière un peu barbare des forfaits post-stationnement. En fait, nous faisons payer le stationnement a posteriori selon les tarifs qui ont été décidés par le Conseil de Paris. Ceux-ci peuvent effectivement être assez importants puisqu'on régularise jusqu'à six heures de paiement de stationnement. C'est la société Streeteo qui contrôle le lot du 15^{ème} arrondissement. Nous avons souffert énormément, collectivement, au début de la mise en œuvre de ce marché des défaillances de ce prestataire. Nous allons être clairs avec vous : nous avons eu beaucoup de mal à le mettre en conformité avec les attentes que pouvait avoir la Ville par rapport à cette prestation de contrôle. La situation s'est tout de même redressée. Nous le suivons de très près pour être certain que les moyens sont bien mis en œuvre, que les effectifs sont présents, qu'il n'y a pas d'erreur. Nous avons encore beaucoup de réclamations notamment de personnes en situation de handicap qui se voient contrôlées et imposées des FPS alors qu'elles ont une carte mobilité inclusion. Nous le suivons donc de très près. Nous avons tout de même le sentiment que les choses s'améliorent. Depuis janvier 2019, date à laquelle nous sommes en régime permanent, nous avons apposé à peu près 149 000 FPS dans le 15^{ème}. C'est à comparer aux 350 000 mis en 2018. Nous sommes à peu près à la moitié par rapport à l'année complète 2018.

Un petit mot sur la contestation. Quand on conteste un forfait post-stationnement, il est possible de faire un recours. On appelle cela des RAPO. Dans le 15^{ème}, on est à peu près dans la moyenne parisienne. Environ 3,5 % des FPS font l'objet de recours. De manière générale, nous acceptons 50 % des recours qui sont justifiés. C'est le prestataire qui les instruit mais nous contrôlons la façon dont cela est fait.

Nous avons aujourd'hui à peu près 75 % des usagers du 15^{ème} qui sont en règle vis-à-vis du stationnement payant. Nous considérons tout de même que les choses se sont améliorées par rapport à une situation antérieure où les contrôles étaient sans doute moins fréquents mais où le taux de respect était également beaucoup moins important.

À l'échelle de l'arrondissement parisien, cette réforme a été, pour nous, très positive car elle a permis d'éviter des voitures qui stationnent trop longtemps. Nous avons désormais un taux de vide - c'est-à-dire le nombre de places vides

par rapport au nombre total de places - de 12 % à l'échelle parisienne. Cela veut dire, aujourd'hui, que quand on cherche une place de stationnement, on a plus de chance d'en trouver qu'il y a deux ans. Je crois que tous ceux qui ont un véhicule et cherchent à se garer ont pu le constater. Pour rappel, il y a à peu près 15 000 places de stationnement payant recensées dans le 15^{ème}.

Concernant la Traverse, je laisserai peut-être l'opérateur en parler plus en détail. À l'issue d'un appel d'offres, nous avons choisi un opérateur pour opérer le trajet que vous avez sous les yeux et que vous connaissez bien en navette électrique. C'était une première. Nous poursuivons l'exploitation de cette navette en maintenant son itinéraire, en faisant évoluer légèrement la fréquence : on passe de 15 à 20 minutes. Nous mettons en place un système d'information voyageurs pour permettre aux usagers d'optimiser leur temps d'attente. Tout cela se fait dans le cadre d'un appel d'offres qui va se lancer prochainement pour éviter une rupture de service à la fin du contrat en cours avec la société B.E. Green.

Dans la continuité de la politique menée notamment par rapport aux piétons, à l'apaisement de la circulation, une meilleure cohabitation des modes que ce soit les vélos, les voitures et les piétons, nous développons depuis plusieurs années des systèmes de zones 30. Un certain nombre de quartiers passent en zone 30 c'est-à-dire que la vitesse de circulation automobile est réduite. Nous développons des aménagements cyclables notamment les contresens cyclables, dont vous parliez Madame, là où le trafic le permet. Nous ne mettons pas en place de contresens cyclables dans des voies avec de trop forts taux de trafic. À notre connaissance, il n'y a pas d'accidentalité plus importante qu'ailleurs. En vert, vous avez les zones qui sont déjà réalisées et en rose celles que nous avons prévu de poursuivre cette année et les années à venir.

Les aménagements cyclables sont évidemment un marqueur fort de ce mandat avec la création de nombreuses pistes dédiées. Il y a le fameux REV : Réseau express vélo dont vous avez une petite illustration ici. En vert, vous avez ce qui est déjà livré. Une bonne partie du quai de Grenelle a été terminée tout récemment ainsi que la rue Lecourbe dans sa partie centrale. Ce sont des pistes que nous aménageons de manière sécurisée avec un objectif de confort pour les cyclistes pour permettre à ceux qui aujourd'hui ne font pas de vélo de se lancer sans crainte. Cela ne vous a pas échappé, nous avons encore quelques travaux en

cours notamment quai André-Citroën, quai Branly, la rue Lecourbe dans ses compléments Nord et Sud jusqu'au mois de septembre ainsi que des projets sur des parties au Sud de l'arrondissement que nous essaierons de faire ou qui sont encore à l'étude comme le quai d'Issy. Monsieur le Maire, vous avez rappelé les chiffres. Je pense que nous avons sensiblement les mêmes. Nous avons au total 68 km d'aménagements cyclables dans le 15^{ème} arrondissement dont à peu près un quart qui sont des pistes cyclables donc protégées. Nous espérons en faire encore un peu plus en 2019.

Vous avez cité les enjeux de végétalisation. Nous voulions terminer sur une belle image de ce que sera le boulevard de Vaugirard végétalisé dans les mois qui viennent. C'est un projet du budget participatif sur lequel les services de la Direction de la voirie travaillent. Je n'ai pas repris l'ensemble des projets qui sont en cours ou qui ont été réalisés. Il y a eu un énorme travail que ce soit sur les budgets d'investissement localisés ou sur ceux du budget participatif des services pour contribuer à l'évolution du visage du 15^{ème} : végétalisation, élargissement de trottoirs, réalisation de pistes cyclables.

Je vais peut-être donner quelques compléments qui n'étaient pas forcément prévus dans cette présentation pour répondre, Madame, à quelques-unes de vos interpellations. Un petit mot sur les chantiers puisqu'ils sont d'actualité. Pour réaliser tout cela, il est nécessaire de faire quelques travaux. Nous sommes tout à fait conscients du cumul et du sentiment d'exaspération que les uns et les autres peuvent avoir par rapport au volume de travaux en cours. Nous avons, à l'échelle parisienne, plus de 5 000 emprises de chantier en ce moment. 7 % d'entre eux sont menés par la Ville. La moitié concerne des chantiers de bâtiment. Le reste, ce sont des chantiers de réseaux qui sont donc fortement pénalisants car ils sont souvent sur des linéaires très importants, sur des rues entières et qui, malheureusement, quand ils sont terminés, ne se voient pas puisqu'il s'agit de refaire les réseaux qu'ils soient électriques, de chaleur CPCU ou de gaz. Ce sont des travaux que vous vivez comme perturbant et nous sommes tout à fait conscients mais ils visent à améliorer et à entretenir les réseaux qui servent au fonctionnement quotidien de la ville. Ce sont donc des travaux dont nous avons besoin et que nous espérons achever le plus vite possible pour que les Parisiens puissent profiter d'un espace un peu plus apaisé. Aujourd'hui, nous sommes bien conscients d'une multiplication de ces projets et nous ferons tout

pour en finir le maximum d'ici la fin de l'été pour que la rentrée soit un peu plus apaisée.

Quelques mots aussi sur les feux tricolores puisque vous avez évoqué une expérimentation qui a été menée dans le 14^{ème}, dans le quartier Pernety, afin de les supprimer. Nous les avons masqués pour voir si les piétons y trouvaient un effet positif. C'est vrai que cela peut sembler contre-intuitif de se dire que, quand on masque des feux, on améliore la sécurité. En réalité, on se rend compte que les véhicules approchant d'un carrefour et ne voyant pas de feu ralentissent naturellement alors que parfois, quand il y en a un, l'automobiliste peut avoir tendance à accélérer pour essayer de passer absolument à l'orange foncé. L'accidentologie, à l'échelle parisienne, n'est pas forcément plus importante aux carrefours sans feux qu'à ceux avec. Je dis cela sous toutes réserves puisqu'il y a généralement plus de trafic aux carrefours à feux. Nous avons eu des discussions importantes dans le 14^{ème} puisque nous étions à proximité d'instituts de personnes malvoyantes ou aveugles. Nous n'avions pas forcément anticipé le sujet pour les personnes malvoyantes. C'est évidemment une vraie question. Nous sommes en train de travailler pour équiper ces carrefours de systèmes qui permettent aux malvoyants de comprendre l'arrivée d'un véhicule. Tout cela est en phase très expérimentale et nous n'avons pas l'intention, à ce stade, de déployer plus avant cette proposition de masquer les feux dans les carrefours. Cela fait toutefois partie de réflexions en cours. D'autres villes le mettent en place comme Bordeaux. Elle a décidé de déséquiper de manière assez significative tous ses carrefours avec un objectif d'apaisement de la vitesse de circulation pour un meilleur partage de l'espace public. C'est une philosophie qui mérite tout de même d'être adaptée à chaque ville et à chaque configuration mais qui peut avoir du sens et que nous testerons à nouveau très certainement dans les années qui viennent. On nous a demandé de faire une pause dans le 14^{ème} et dans les autres quartiers de Paris.

Un petit mot sur la tarification des transports. Juste une information. Je crois qu'elle vous est parvenue. C'est une des mesures importantes que nous sommes en train de préparer pour une mise en œuvre à la rentrée. Il s'agit de mesures de gratuité des transports en commun qui ont été décidées en début d'année par la Maire de Paris et validées au Conseil de Paris du mois de juin. Pour l'ensemble des enfants jusqu'à 10 ans, une gratuité totale des transports sera proposée. Nous

instruirons toutes les demandes. Pour les collégiens et les lycéens, le passe Navigo imagine R qui, aujourd'hui, est pris en charge à 50 % sera intégralement pris en charge ; la Ville payant le complément. Cela fait partie des mesures de tarification qui visent à améliorer la mobilité des petits et des jeunes Parisiens.

Monsieur le Maire, vous avez évoqué le sujet de la fourrière Balard. Nous pouvons en dire quelques mots. La Ville de Paris a repris la gestion des fourrières en même temps que la réforme du stationnement donc depuis un peu plus d'un an. Quand nous avons pris l'ensemble des sites en gestion, nous nous sommes rendus compte que la fourrière de Balard, qui est en fait une préfourrière, était un lieu de travail assez peu confortable et même absolument pas aux normes pour l'ensemble des agents qui y travaillaient. C'est, par ailleurs, une fourrière qui est relativement petite dans sa taille. Enfin, celle-ci est en location c'est-à-dire que c'est un bâtiment qui n'appartenait pas à la Préfecture. C'est un site en location avec un loyer relativement élevé. Nous avons regardé si nous pouvions optimiser cette fourrière. Nous aurions effectivement la place d'agrandir la fourrière qui est aujourd'hui située place de l'Étoile, avenue Foch. Nous sommes donc en train de retravailler une reconfiguration. Les décisions ne sont pas prises et nous aurons l'occasion d'en reparler avec vous Monsieur le Maire. Nous vous garantissons que le service d'enlèvement sera tout aussi vigilant dans le 15^{ème}. Pour le coup, c'est mon collègue Michel FELKAY qui en décide puisque c'est lui qui met les PV et décide des enlèvements. Les équipes de grutiers, c'est-à-dire des prestataires qui enlèvent les voitures, seront tout aussi efficaces même si la préfourrière n'est pas située directement dans l'arrondissement. Nous avons fait l'analyse sur l'ensemble des arrondissements de Paris et nous avons un taux d'enlèvements qui n'est pas directement lié à la proximité des fourrières puisque nous demandons au prestataire d'en enlever dans tous les arrondissements de manière équitable, homogène, pour qu'il n'y ait pas une politique du chiffre du fait d'une proximité d'une fourrière. J'espère que nous pourrons vous rassurer là-dessus. Nous avons proposé une répartition entre Charléty et Foch pour, notamment, la facilité en transports en commun puisque le tram permet à ceux qui auraient une voiture à récupérer d'aller assez simplement à la fourrière de Charléty.

Je crois avoir éclairé quelques-unes des questions, pas toutes, mais il y a plein d'autres personnes qui peuvent y revenir.

Monsieur le Maire : Juste quelques réactions très brèves. Vous ne nous rassurez pas du tout en ce qui concerne la préfourrière. Je dénonce la politique menée en matière d'enlèvements à Paris par la Préfecture de police puis par la Ville que je considère comme exclusivement du tiroir-caisse et du n'importe quoi. J'ose espérer que la politique menée par la Ville sera une vraie politique relative aux déplacements par rapport aux enlèvements en fourrière et qu'on enlèvera vraiment des voitures qui gênent et non pas celles qui sont le plus facile à enlever et qui rapportent le plus aux sociétés d'enlèvement privées, puisque les grutiers doublent leur salaire en fonction du nombre de voitures enlevées. C'est la raison pour laquelle, moi qui ne suis pas forcément un adepte des nationalisations, j'ai réclamé, comme avec d'autres de mes collègues, la municipalisation du service des fourrières. Je considère que nous ne devons pas laisser cette mission à une entreprise privée mais aux mains du service public. Une fois que je dis ça, ça engage bien sûr un débat que nous n'aurons évidemment pas maintenant. Je pense que des choses ne vont pas.

Je veux bien être rassuré mais encore faut-il me présenter des chiffres car les Maires d'arrondissement n'en ont aucun sur les enlèvements dans l'arrondissement. Il faut le savoir. Nous n'en avons pas sous le régime du Préfet de police et nous n'en avons pas davantage sous le régime de la Mairie de Paris. Je les ai demandés à de multiples reprises au Conseil de Paris. On m'a répondu que c'était normal mais rien ne vient. Je n'ai aucun élément pour savoir combien de voitures sont enlevées dans le 15^{ème}, où et comment. Nous avons évidemment beaucoup de récriminations mais encore faut-il avoir des éléments d'information. Nous n'en avons aucun.

Concernant les travaux, vous auriez peut-être pu évoquer le nouveau dispositif en matière de « finitude ». Les gens se plaignent énormément des milliers de chantiers qui sont dans Paris. Je sais que nous sommes passés de 6000 à 4000 et que la Ville en est responsable de 400 ou 500. Néanmoins, il y a le nouveau système qui consiste à faire assurer les travaux par les concessionnaires et non plus par la Ville de Paris. Il faut peut-être un peu l'évoquer d'autant que des décisions récentes ont - je crois - été prises par la Maire pour accélérer les choses.

Quant à la tarification des transports en commun, je crois que la Région a pris des décisions pour réduire également leur coût.

Madame GRANDJEAN : Un mot sur les travaux. Jusqu'en 2015, la Ville de Paris assurait les réfections de voirie (c'est-à-dire la petite couche d'asphalte que l'on pose après avoir terminé les travaux) et facturait ensuite le coût de ces travaux à celui qui avait fait le trou donc au concessionnaire. En 2015, nous avons décidé de changer de système. Nous avons demandé à ceux qui faisaient la tranchée d'aller jusqu'au bout c'est-à-dire de terminer le chantier et également d'assurer cette réfection. Certains y voient les raisons des difficultés que nous pouvons rencontrer aujourd'hui pour finir les travaux.

C'est vrai qu'au préalable, précédemment, quand il y avait un revêtement à reboucher, nous avions directement la main et les services de la Ville pouvaient tout de suite intervenir si nous constatons qu'une fin de chantier n'avait pas été correctement terminée. Aujourd'hui, nous avons une action vis-à-vis des concessionnaires. Nous leur demandons d'intervenir puisqu'ils ont 30 jours pour refaire trottoirs ou chaussées. Malheureusement, certains d'entre eux dépassent très largement ce délai et nous nous rendons compte que ce n'est pas forcément ceux qui ont le plus de travaux en cours qui nous posent des difficultés mais les opérations de bâtiments qui laissent une petite rustine sur le trottoir qui énerve tout le monde parce que personne ne vient la reboucher.

Nous avons décidé récemment de prendre un cran supérieur pour contraindre les uns et les autres à faire ces travaux en faisant des mises en demeure. Le Code de la voirie routière est assez encadrant sur ces sujets. Nous avons la possibilité de mettre en demeure celui qui n'a pas terminé ses chantiers et nous pouvons aller jusqu'à faire des travaux d'office, ce que nous avons prévu de faire d'ici l'été pour les chantiers qui sont particulièrement longs à être terminés et les opérateurs pour lesquels nous avons du mal à avoir des réponses. Je ne les citerai pas ici mais il y en a quelques-uns qui sont assez connus. Nous irons donc jusqu'à la mise en demeure puis jusqu'aux travaux d'office avec, malheureusement, la contrainte que nous ne pouvons pas refacturer beaucoup plus que ce que cela nous a coûté. Nous refacturerons les travaux au prix de ce qu'ils coûtent avec un petit supplément de 10 % qui correspond, en gros, aux frais de la maîtrise d'ouvrage, donc au fait d'avoir dû nous en occuper nous-mêmes. Nous espérons que ce sera suffisamment dissuasif pour que les opérateurs soient un peu plus rapides et réactifs dans leurs finitions et dans leur réfection de voirie.

Je m'aperçois que je n'ai pas passé deux diapositives. Je vous en parle très rapidement. Je voulais vous dire un mot sur la mobilité électrique. Vous savez qu'avec la fin d'Autolib', nous avons retravaillé sur une offre de service de mobilité de véhicules électriques partagés. Nous avons aujourd'hui plusieurs systèmes : en free floating c'est-à-dire des voitures qu'il est possible de prendre. Nous avons reconfiguré les stations Autolib' soit pour de la recharge de véhicules électriques de particulier soit pour des stations qui permettent d'abriter des services nouveaux avec un certain nombre de sociétés privées qui les opèrent.

Je voulais également vous dire un mot de la restructuration du réseau bus mais je crois que ce sujet a été largement évoqué. Peut-être que la RATP et Île-de-France Mobilités en parleront eux-mêmes. Depuis le 20 avril, il y a plusieurs lignes qui améliorent, de notre point de vue - et nous l'espérons du vôtre -, la desserte du 15^{ème} arrondissement.

Monsieur le Maire : Merci. Nous pouvons peut-être enchaîner avec Monsieur MONNET qui représente Île-de-France Mobilités, le successeur du STIF, qui est responsable de la coordination et de la gestion des transports en commun en Île-de-France.

Monsieur MONNET : Merci Monsieur le Maire. Bonjour à tous. Je suis très heureux d'être devant votre assemblée. Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des transports. Nous sommes concernés par tous les sujets de mobilité puisque nous sommes non seulement compétents pour les transports collectifs mais nous avons également développé notre compétence sur les nouvelles mobilités. Nous considérons que mobilités de masse et nouvelles mobilités plus adaptées à des stratégies individuelles doivent se marier pour donner un réseau efficace. Nous pourrions y revenir.

La refonte de la structuration du réseau bus Paris a effectivement été un big-bang. Cela a été un énorme défi puisque le réseau n'avait pas bougé depuis les années 50. Un gros travail a été fait avec la Ville de Paris et la RATP. Depuis le 20 avril, nous faisons un suivi très pointu, très précis, de tout ce qui se passe, de toutes les difficultés. Il y a des réunions régulières, quasi quotidiennes avec la Ville de Paris et la RATP. Des comités de pilotage suivent. Nous suivons donc attentivement ce qui se passe.

La concertation avait été faite préalablement. On peut peut-être estimer qu'elle n'était pas encore suffisante mais nous avons essayé d'en faire un maximum dans les arrondissements. Nous les avons faites par des grands cadrans avec des réunions publiques. Nous restons toutefois ouverts à la discussion. La preuve, nous sommes attentifs à toutes les remontées que nous pouvons avoir. Surtout, il faudra faire le point au vu des dysfonctionnements qui peuvent avoir lieu par rapport à des problèmes de voirie, de régulation de l'offre bus. Nous verrons dans quelques mois, à la lueur des retours d'expérience, ce que nous pouvons améliorer.

Plus globalement, l'offre bus est une priorité. Nous l'avons renforcée. A l'occasion de la restructuration du réseau bus Paris, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a tout de même voté 40 millions d'euros pour la mise en œuvre et le renforcement de l'offre bus rien que pour la ville de Paris. C'est tout de même considérable et conséquent. C'est un programme de renfort de l'offre bus qui va également sur toute l'Île-de-France, petite et grande couronne.

Madame, vous vous êtes interrogée, à un moment, par rapport aux bienfaits et à la pertinence des mises en concurrence à venir. Cela correspond à la mise en œuvre d'une décision européenne, le règlement d'obligation de service public de 2007, qui a été traduite en 2009 par la loi ORTF (organisation des transports franciliens). Le rôle d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice ne va pas se réduire. Il va, au contraire, devenir beaucoup plus vital et important puisque c'est nous qui organisons les mises en concurrence et qui serons garants de la continuité du réseau, de son bon fonctionnement. Quel que soit l'opérateur qui aura été choisi après mise en concurrence, tout devra être transparent pour le voyageur. Celui-ci devra garder une tarification attractive, une qualité de service qu'il est en droit d'attendre ; cela sera extrêmement important et essentiel.

En Île-de-France, ça commencera dès 2021 avec les réseaux de bus en banlieue notamment en grande couronne. À partir de 2024, pour le 1^{er} janvier 2025, nous devons avoir fait les appels d'offres pour choisir les opérateurs sur le réseau bus RATP. Ces délégations de service public que nous faisons là se pratiquent en province depuis 30 ans avec un niveau de qualité tout à fait satisfaisant. Vous pouvez aller voir à Lyon, à Bordeaux ou ailleurs. Le modèle européen qui a été

repris par la Commission européenne s'inspire beaucoup de ce qui se fait en province en France. C'était des points que je tenais à aborder.

La tarification des transports a beaucoup été évoquée. Sur ce sujet, je vais commencer par rappeler la décision qui a été annoncée par notre présidente et prise par notre conseil qui est d'accorder la réduction de 50 % sur le passe Navigo pour tous les seniors dès 62 ans. Elle sera mise en œuvre et effective à partir du mois de décembre. Il s'agit d'une mesure importante qui était très demandée et attendue. C'est à l'image de ce qui se fait avec imagine R pour les étudiants et les plus jeunes.

Je rappellerai également que tant en 2018 qu'en 2019, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n'a pas décidé de hausse tarifaire alors que dans le même temps, nous continuons à investir dans les transports, à développer l'offre de transport que ce soit sur le bus ou l'offre ferrée. Nous avons des projets en développement. C'est quelque chose d'important à souligner. Cela suppose une optimisation de la ressource. Celle-ci se fait par une bonne utilisation des deniers publics mais aussi à travers les contrats que nous avons avec les opérateurs qui développent de la productivité et une capacité à optimiser la bonne utilisation de l'argent public.

Vous avez demandé, Madame, qui paye les transports. Je me permettrais de rappeler aujourd'hui que le budget de fonctionnement pour les transports publics en Île-de-France est aujourd'hui de 10 milliards d'euros. La part moyenne de l'utilisateur, compte tenu du remboursement apporté par les employeurs de 50 % sur les abonnements, est à peu près de 27 % soit environ 3 milliards. Nous avons une autre ressource extrêmement importante qui est le versement transport. Celui-ci est payé par les entreprises qui emploient 11 salariés et plus. Cela représente 4,2 à 4,3 milliards de recettes. C'est une ressource dynamique, importante, dont bénéficie toute autorité organisatrice en France. Si vous ajoutez la part de versement transport plus le versement employeur, vous arrivez à une prise en charge par les employeurs de 50 % du coût des transports. Le complément est apporté par les collectivités territoriales membres du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités : la Ville de Paris, les Départements, un représentant des établissements publics de coopération intercommunale, un représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris Île-de-France. Ces contributions publiques permettent d'équilibrer le budget. Si, par exemple, nous décidons de ne

pas augmenter les tarifs et que le versement de transport n'a pas le rendement escompté pour pourvoir aux dépenses supplémentaires, ce sont les collectivités publiques qui doivent rajouter des financements puisque Île-de-France Mobilités, de par la loi, n'a pas le droit d'être en déficit. Ces contributions publiques représentent à peu près 20 % du coût des transports soit environ 1,8 milliard.

Je citerai une contribution qui a été créée en 2017 dans le cadre de la tarification unique que notre présidente avait obtenue après négociation auprès du Premier ministre de l'époque, Manuel VALLS : une part de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques qui représente un peu moins de 100 millions d'euros. Celle-ci est capée c'est-à-dire qu'elle est plafonnée à 100 millions d'euros.

Nous avons également d'autres recettes comme les recettes publicitaires qui viennent en déduction des contributions publiques que nous pouvons apporter aux opérateurs. Les opérateurs récupèrent les recettes tarifaires et nous versons les compensations supplémentaires dans le cadre des contrats avec les opérateurs pour équilibrer leurs comptes tout cela avec des systèmes de bonus/malus et d'incitation. Voilà un peu le panorama de ceux qui payent pour les transports.

Nous pouvons également avoir un débat sur la part qui est à la charge de l'usager : est-elle suffisante ? Devons-nous aller plus loin à un moment où nous développons le réseau dans des proportions importantes ?

Monsieur le Maire, vous avez parlé du Grand Paris express qui va être un réseau conséquent. Il y a également le prolongement du RER à l'Ouest ou des prolongements des lignes de métro. Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice du Grand Paris express. Nous allons financer le matériel roulant. Il y en a pour quelques milliards. Nous choisirons l'opérateur qui sera en charge d'opérer sur le système de transport. Comme c'est une ligne nouvelle, elle fera l'objet d'une mise en concurrence. La ligne 15 Sud est prévue en 2025. Nous espérons qu'elle sera bien au rendez-vous. Nous serons vigilants. 2030, pour l'Ouest. Nous avons bien reçu votre courrier du 15 avril dans lequel vous demandiez des mesures compensatoires pour le 15^{ème} arrondissement. Nous sommes, bien entendu, tout à fait disposés à travailler avec vous sur ce sujet.

Monsieur le Maire : Vous avez, effectivement, évoqué les questions relevant de la compétence d'Île-de-France Mobilités de façon générale et je vous en remercie. C'est peut-être à la RATP de rentrer un peu plus dans le détail sur les lignes de bus et autres lignes de métro et tramway, etc. Madame POUGET, qui la représente, va s'exprimer sur ces sujets de façon plus précise et plus détaillée.

Madame POUGET : Bonjour. Je suis Sylvie POUGET de la RATP. Merci de me recevoir. Un certain nombre de sujets ont déjà beaucoup été évoqués. J'avais préparé une présentation mais je vous propose de passer sur certains points. Je vous propose de prendre le temps pour répondre aux éventuelles questions.

Quand on parle de la RATP, on pense RER, métro, tramway mais c'est aussi Open tour, du transport à la demande, des véhicules autonomes, du covoiturage (nous avons une participation dans Klaxit), des scooters électriques en libre-service et aussi de l'auto partage dans le cadre de nos participations. Le groupe RATP est également un gestionnaire d'infrastructures. Je répondrai notamment aux questions concernant le viaduc de la ligne 6. C'est également la construction de prolongements de ligne. C'est aussi une valorisation immobilière et patrimoniale. Nous avons notamment le site de Vaugirard.

Concernant la RATP, il y a un niveau d'investissement contractuel jamais atteint par le passé. On en parlait : ce sont plus de 8,5 milliards sur cinq ans et au total plus de 3 000 projets de toutes tailles. Nous avons plus de 2 000 personnes dans le cadre du groupe RATP qui travaillent sur l'ingénierie. Au total, cela concerne bien entendu l'entretien de notre réseau, la modernisation, le prolongement de lignes, le réseau de bus et la modernisation des espaces voyageurs. Comme vous le voyez, il y a également une intensité exceptionnelle de travaux souterrains en cours. Ce sont cinq prolongements de ligne (la 4, la 11, la 12, la 14 au Nord et au Sud). Au total, ce sont 30 km de ligne, 18 stations que nous réalisons. Ce sont des défis techniques importants.

Nous avons également parlé d'un axe majeur qu'est la transition énergétique. C'est un challenge écologique mais c'est aussi, pour nous, un challenge industriel sur l'ensemble de nos sites. Nous avons 25 centres bus à convertir, ce qui veut dire l'ensemble du parc d'ici 2025. Nous devons faire l'acquisition de bus propres mais aussi modifier l'ensemble de nos ateliers.

Nous avons voulu renforcer la sécurité sur le réseau en ayant d'une part une présence accrue de nos personnels GPSR. Ce sont également plus de 50 000 caméras sur notre réseau ainsi que des recherches adaptées en fonction de situations particulières. Cela peut-être la mise en place d'équipes cynophiles spécialisées. C'est également la mise en place d'un groupe local de traitement de la délinquance ciblé sur le phénomène du crack.

La qualité de service est, pour nous, une priorité. Cela fait partie de notre ADN. Concrètement, il est très important, pour nous, de travailler au quotidien sur la perception client. Cela veut dire travailler, au total, sur plus de 12 millions de voyageurs par jour sur nos réseaux. C'est également plus de 12 531 points d'arrêt. Pour nous, la priorité des priorités est de donner l'information aux voyageurs. Pour cela, sur le réseau ferré, nous avons mis en place plus de 1 000 écrans images notamment sur les RER. Il y a un certain nombre de plans de lignes de métro ; ce sont des plans d'information voyageurs sur des lignes automatiques, sur la ligne 13, sur le RER A.

Il y a aussi un grand plan d'actions de propreté pour le confort des voyageurs notamment par les travaux qui ont été engagés cette année. Nous avons souhaité rendre plus visibles les 1 000 agents de nettoyage. Par ailleurs, nous mettons en place des opérations de nettoyage « coup de propre ». Vous avez également pu voir une incitation à des comportements vertueux des voyageurs déployable sur 36 lieux. Nous travaillons également sur le traitement des odeurs avec plus de 90 diffuseurs dans les couloirs et sur les quais. Enfin, une application RATP permet à nos voyageurs de faire des signalements.

Dans le cadre de nos relations avec IDFM, nous avons un projet ambitieux de modernisation billet-billettique au travers de services très novateurs (Navigo liberté plus, passe Navigo easy). Le démarrage s'est fait progressivement en 2019 mais, au final, il faut bien voir que ce sont quelque 10 millions de clients qui seront concernés à l'horizon 2021. C'est un changement profond des habitudes de nos clients sur les modalités de titres de transport. Notre personnel doit donc les accompagner. Ce sont aussi pour nous des adaptations techniques nécessaires avec nos 4 300 équipements.

Un petit point, pour finir, sur la mission accessibilité à la RATP. L'ensemble des gares sont accessibles (lignes A et B) ainsi que les huit lignes de tramway. Un

accompagnement humain est réalisé. Le réseau bus Paris est 100 % accessible. Nous travaillons également sur les annonces sonores et visuelles, les boucles magnétiques, les nouveaux interphones voyageurs, les annonces sonores sur les quais et à l'intérieur des rames. Il s'agit également de permettre l'accès aux informations par écrit notamment avec la mise en accessibilité sensorielle progressive par le traitement des escaliers fixes et des rampes. Des balises sonores sont mises en place pour repérer les trémies d'accès, les guichets et les automates. Il y a un certain nombre d'avertisseurs lumineux sur le réseau. Nous travaillons plusieurs mémentos à destination des publics PMR : je prends le bus, je prends le RER, je prends le métro. Nous formons également notre personnel sur les différents handicaps au travers de sensibilisations ponctuelles, de guides de bonnes pratiques, de films pédagogiques. Enfin, ce sont des labellisations S3A que nous pouvons avoir.

Je vais maintenant aborder les questions sur le viaduc de la ligne 6. Nous devons le mettre à nu parce qu'il y a, aujourd'hui, ce que nous appelons de vrais désordres qui sont liés au fait qu'il y a une érosion. Nous devons, d'une part, enlever le ballast puis, la partie métallerie qui se trouve en dessous. À partir de là, une résine sera posée pour l'étanchéité. Nous allons remettre ensuite le ballast et les voies puis nous ferons de la peinture. Pour réaliser cela, nous sommes obligés d'interrompre la ligne 6. Nous n'avons pas le choix. Un tiers a été réalisé en 2014. Le reste doit être fait cette année et l'année prochaine. C'est pour cette raison que nous avons choisi la période de juillet et août. On ne pourra jamais remplacer un mode lourd par un mode de substitution bus. Nous faisons au mieux. Nous avons mis en place une ligne de bus articulés. Elle se fait cette année à partir de Montparnasse jusqu'à Trocadéro. Nous avons également tenu compte des réclamations que nous avons eues en 2014 alors que la ligne de bus s'arrêtait à Pasteur.

Vous avez également parlé de la régularité des lignes de bus. C'est une préoccupation que nous avons au quotidien. Nous avons activement participé à la mise en place du nouveau réseau bus parisien. À mon sens, la mise en place du centre de régulation bus est une très bonne chose. Nous avons pu le voir au travers des différentes manifestations très importantes qui nous ont permis d'avoir en un seul lieu toute la régulation de l'ensemble des lignes pour gérer au

mieux les déviations et un certain nombre de situations. Sans cette régulation centralisée, nous n'aurions pas pu le faire.

Concernant les demandes de mécanisation, nous en avons réalisé un certain nombre. Nous avons un vaste programme de mécanisation. En revanche, il faut tenir compte de deux points très importants dont les contraintes techniques. Pour pouvoir installer des escaliers mécaniques, il faut pouvoir mettre en dessous la trappe avec le moteur. Dans certaines stations, ce n'est pas possible ou cela nécessite d'être présent pendant plusieurs années pour le réaliser. Il y a également une question de coût. Sachez que nous avons un vaste programme de mécanisation qui est réalisé.

Quand on regarde les pertes kilométriques sur le réseau et plus particulièrement dans le 15^{ème}, les pannes sont très mineures au regard des kilomètres perdus que nous avons aujourd'hui pour un manque de régularité. Nous espérons que les choses vont progressivement s'améliorer à la rentrée. Nous l'avons vu sur un certain nombre de réseaux.

Monsieur le Maire : Bien sûr, la situation en matière d'accessibilité ne nous satisfait pas du tout même si la RATP fournit des efforts. L'accessibilité des lignes de métro reste toujours le problème principal.

J'ai beaucoup de récriminations des usagers du 15^{ème} concernant la régularité. J'imagine que c'est partout pareil. Des bus sont parfois attendus 20 minutes, une demi-heure. C'est quelque chose que les gens n'acceptent pas. C'est le lieu pour le dire ce soir. Nous avons de grosses difficultés là-dessus. On entend dire que cela peut être dû aux nombreux chantiers qui existent dans Paris et qui retardent les bus mais, je pense qu'il n'y a pas que ça et qu'il doit y avoir d'autres raisons plus structurelles comme les transformations de ligne du nouveau réseau bus. J'ai écrit, hier ou avant-hier, une lettre reprenant un peu les différentes problématiques que les usagers m'ont fait remonter concernant le nouveau réseau et la transformation de certaines lignes de bus.

Puisque nous sommes dans les moyens de transport, je pense que l'on pourrait peut-être passer la parole à B.E. Green pour la Traverse. Je pense que ce sera plus court.