



REVISION DU PLAN CLIMAT DE LA VILLE DE PARIS

Balade urbaine climat du 17^{ème} arrondissement

Samedi 26 novembre 2022

COMPTE-RENDU

Organisateurs

- Elaboration du parcours : 17^{ème} arrondissement
- Référent au sein de la mairie d'arrondissement : Jean-Philippe CLEMENT, directeur général adjoint des services, pôle espace public et équipements de proximité
- Elu référent : Christophe LEDRAN, adjoint au maire du 17^{ème} en charge de la coordination des travaux sur l'espace public, du suivi des chantiers, des mobilités – chargé du conseil consultatif du quartier Pereire-Malesherbes
- Organisation et animation : Rouge Vif

Intervenants

- Arrêt 1 à 8 : LE ROY Margot
- Appui à l'animation et organisation : BROUILLON Alix, Rouge Vif

Informations pratiques

Date : 26.11.2022

Lieu : 17^{ème} arrondissement de Paris

Horaire : 15h00 – 17h00

Itinéraire : vélo-école MDB, porte Pouchet – Freefloating, 46 rue des Epinettes – recharges électriques, rue Navier – vélobox, 3 rue de la Jonquière – local vélo aménagé, 21 rue Gauthey – véhicules partagés, 4 rue Pouchet – rénovation de l'entrée de la station La Fourche.

Nombre de participants : une dizaine de participants dont habitants et élus.

Introduction par Rouge Vif

Rouge Vif présente les principaux objectifs du dispositif de concertation en cours dans le cadre de la révision du Plan Climat, engagé en 2022, portant sur la transition du territoire parisien en matière énergétique et écologique. La Ville de Paris entend en effet produire un cadre d'actions orientées dans ce sens en proposant des temps de réflexion et de co-construction avec toutes les parties prenantes.

Il est rappelé aux participants que le nouveau plan climat de Paris sera adopté en mars 2024, sous le triptyque « plus vite, plus local, plus juste ». Plus vite, dans le sens de l'accélération des actions à mettre en œuvre face à l'urgence climatique, plus local avec l'idée de coconstruire les feuilles de route du Plan Climat avec les mairies d'arrondissement et à l'échelle des quartiers, plus juste enfin, avec comme objectif de pouvoir mieux prendre en charge les personnes les plus vulnérables et touchées par le changement climatique.

A cet effet, une phase de concertation préalable du public s'étend de septembre à décembre 2022, et un cycle de balades urbaines est organisé dans plusieurs mairies d'arrondissement. Elles mobilisent, au sein de chaque arrondissement, leurs habitants afin de discuter des enjeux qui leur semblent prioritaires (accélération de la transition et consolidation du volet social principalement).

Cette balade, dans une démarche exploratoire, se donne pour objectif de présenter les actions menées ou projetées s'inscrivant dans le cadre du Plan Climat de Paris et de sa révision. L'idée étant de se rendre compte d'expérimentations achevées ou en cours, ou pouvant être source de réflexion afin de dégager des actions prioritaires à définir par le biais de la déambulation.

7 points arrêts seront présentés dans le cadre de la balade, permettant de se rendre compte des aménagements en termes de mobilités engagées dans l'arrondissement.

SYNTHESE DES ECHANGES ET DES CONTRIBUTIONS

Arrêt 1 : vélo-école MDB, porte Pouchet

Jean-Philippe Clément présente succinctement les particularités de la vélo-école MDB. Née en 1974, Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) est la première association cycliste francilienne. Leur objectif est de promouvoir l'usage quotidien de la bicyclette par des interventions auprès des pouvoirs publics, des opérateurs de transports et des citoyens. L'association compte aujourd'hui 2000 adhérents à Paris et dans tous les départements franciliens.

Depuis plusieurs années, l'équipe de la vélo-école MDB rayonne entre Clichy et le 17ème arrondissement. Elle opère de mai à décembre Porte Pouchet sous le périphérique à l'abri des intempéries le samedi de 14h30 à 16h30. Elle accueille une quinzaine de stagiaires de tous les âges qui viennent apprendre ou réapprendre à faire du vélo, d'abord sur circuit le samedi puis sur des parcours urbains de plus en plus classiques le dimanche. La MDB organise aussi les bourses aux vélos d'occasion permettant à des particuliers de mettre des vélos en vente par le biais de l'association et de les revendre auprès d'autres particuliers.

Rouge Vif, ajoute, en outre, que la question de la duplication de ces initiatives se pose, à destination de tous les publics.

Contributions communes

- La question de l'amélioration des pistes cyclables se pose à l'échelle du 17ème arrondissement, ainsi que la question de la sensibilisation de la pratique du vélo et des enjeux de sécurité qui y sont associés, dans une logique de vivre-ensemble.

Remarques/point d'étonnement :

- Une participante note que le vélo à Paris aujourd'hui est réservé à un public déjà expérimenté, pour rouler avec un maximum de sécurité. Elle précise que ces initiatives sont louables (MDB) puisque le vélo, selon elle, est synonyme d'autonomie et de liberté.
- La démarche initiée par la MDB est donc soutenue par les participants.

Arrêt 2 : Freefloating, 46 rue des Epinettes

Rouge Vif rappelle que Paris s'investit massivement en faveur de la transition écologique, notamment dans le domaine des transports non polluants avec le double-objectif d'améliorer la qualité de l'air et de faciliter les déplacements.

Le Freefloating désigne les différentes formes de flottes de véhicules et de modes de transports alternatifs proposés en libre-service aux usagers de la route vivant dans certaines agglomérations. L'une des spécificités du Freefloating est l'absence de bornes ou de stations de recharges dédiées. Il concerne plusieurs types de transports : vélos, scooters, trottinettes électriques ou bien encore des voitures en autopartage.

La Mairie du 17ème précise qu'il existe un problème de stationnement et de rangement de cette flotte, malgré son système GPS : la flotte devrait se situer toujours au même endroit. La deuxième problématique soulignée concerne leur utilisation qui dépend des utilisateurs. A ce titre, le port du casque n'est pas obligatoire. En ce sens, il est préconisé de rendre le casque obligatoire, d'immatriculer ces moyens de déplacement afin de sécuriser ce service.

Question :

- Comment est pris en charge le marquage vélo dans l'arrondissement ?

Réponse

Ce sont les services de la Ville qui s'en occupent. A votre échelle, vous pouvez par exemple, envoyer un mail à nos services et prendre une photo de l'endroit où le marquage vélo fait défaut afin de faire remonter ce type d'information et favoriser son amélioration.

Contributions communes

- Les participants préconisent le partage d'informations et de données entre les trois opérateurs de Freefloating afin d'éviter la saturation des emplacements, ou bien son phénomène inverse (vacance).
- Un participant suggère de multiplier, à l'échelle de l'arrondissement, des arceaux sécurisés. Il s'agit de créer un système d'attache universelle, à la fois pour les trottinettes et les vélos, y compris pour les vélos privés.

Remarques/point d'étonnement :

- Un participant regrette le manque de retour d'expérience de l'utilisation du Freefloating qui engendre des aménagements pas forcément nécessaires : des stations sont agrandies, par exemple, alors que cela n'est pas adéquat.
- Il est noté le manque de sécurisation d'arceaux vélos. Très fréquemment, des vélos aux antivols pourtant très solides sont volés.

Arrêt 3 : recharges électriques, rue Navier

Rouge Vif présente le point consacré aux bornes de recharge de véhicules électriques, Bélib' (5 bornes installées au niveau du 47 rue Navier). Ces dernières sont de plus en plus présentes dans l'espace public, avec un véritable enjeu, en lien avec le Plan Climat, de réduire le trafic automobile. Les futurs aménagements urbains doivent être également pensés en fonction de ces stations.

Remarques/point d'étonnement :

- Un participant note qu'il utilise, à titre personnel, ces bornes de recharges électriques « *qui fonctionnent très bien* ». Il rajoute, en revanche, que ces bornes sont saturées à certains endroits, de même que les bornes trilib'. Cette utilisation devient de plus en plus importante et il faut tenir compte de ces nouveaux usages.

Arrêt 4 : vélobox, 3 rue de la Jonquière

Rouge Vif présente le nouveau service de stationnement de vélos sécurisés, mis en place par la Ville de Paris. 50 abris disposant de 6 places vélos (vélos mécaniques, électriques et vélos avec siège porte-bébé) ont été déployés dans la Ville. Ils sont accessibles via un abonnement annuel de 75 euros.

L'ensemble des places est actuellement attribué mais il existe une rotation régulière. Il est possible de s'inscrire sur les listes d'attentes pour bénéficier de ce service, exploité par Altinnoba.

La Mairie du 17^{ème} ajoute qu'il s'agit d'une vraie urgence devant répondre aux nouveaux usages des habitants de la ville, avec l'objection et l'ambition de massifier ces types de stationnement sécurisés. Aucun vol de vélos n'a été constaté dans ces vélobox. Rouge Vif rappelle que les Parisiens n'ont pas tous l'opportunité, en effet, de pouvoir stationner leur vélo de manière sécurisée, à l'intérieur de leur immeuble.

Question :

- Combien coûte une telle installation ?

Réponse

Ces premiers vélobox sont sous contrat de la ville. En termes de modèle économique, cela n'est pas très rentable. C'est très peu cher pour l'abonné et il y en a peu à l'échelle de la ville, ce qui ne couvre pas les besoins. Il s'agit de pousser davantage les bailleurs et les copropriétés à s'équiper de locaux spécifiques, ce dont nous parlerons au prochain arrêt. Une autre solution serait de récupérer des places de stationnement et de les rendre commerciales, avec un modèle économique privé, qui ne soit pas en provenance des services de la Ville.

Contributions communes

- Un participant note la nécessité de végétaliser les toits des vélobox ou d'utiliser du bois en tant que matériau pour un caractère plus durable et esthétique.

Remarques/point d'étonnement :

- Un participant note l'aspect peu esthétique de ces vélobox.
- Un participant précise qu'en Allemagne, des parkings souterrains spécifiques aux vélos sont créés et seraient utiles. Ces espaces souterrains sont aussi sécurisés pour les usagers.
- Il est noté l'existence de parking avec des places allouées pour vélos à Paris (système de racks), nommé « 12p5 ».

Arrêt 5 : local vélo aménagé, 21 rue Gauthey

La Mairie du 17^{ème} rappelle que cette copropriété située au 21 rue Gauthey a aménagé un abris-vélo au sein de sa cour, grâce à un aide reçue de la Ville. Patrimonial et utile, cet abris-vélo sert à de nombreux locataires. Il est rappelé que la Ville de Paris prévoit depuis 2015 une aide financière pour la création d'abris vélos dans les immeubles – et pour les équipements liés à l'instar de serrures, digicodes, etc. – à la hauteur de 50% du coût des travaux, dans la limite de 2 000 € HT.

Le président du conseil syndical de la copropriétaire expose ce projet ainsi que les contraintes auxquelles ils ont dû s'adapter (largeur des portes) :

« Nous avons fait une préassemblée en vue d'une Assemblée Générale où chacun exposait ses désirs. Une idée a été proposée concernant la création d'un abris-vélo. Il fallait tenir compte des contraintes de la cour, mais nous avons soumis cette idée en Assemblée Générale. Nous avons fait venir un architecte afin qu'il fasse une étude de faisabilité, en fonction de la possibilité de l'emplacement, avec la contrainte d'une petite porte permettant le seul passage des vélos. Un artisan est venu par la suite. L'idée a été validée, un budget a été voté. C'était un budget de 4 000 euros, cela nous est revenu à 2 000 euros pour la copropriété. Le syndic gérant plusieurs immeubles nous a affirmé que 4 000 euros était un bon budget. Je suis en lien avec ce syndic, il peut porter cette information. C'est une copropriétaire qui m'a suggéré l'idée, le syndic ne connaissait pas du tout cette démarche. La contrainte de la part des syndicats est la maîtrise

du budget. Nous avons dû sacrifier du végétal pour faire un peu de dalle, mais nous répondions à une demande des copropriétaires. Cet abri est complet. Nous désirions un abris-vélo qui s'intègre bien à la cour. »

Questions :

- Est-ce qu'un toit végétal a été pensé ? Des fleurs pourraient rafraîchir cet espace.

Réponse

Non, mais c'est une très bonne idée.

- De quand date cet abris-vélo, et combien de temps vous a-t-il fallu pour que cela se fasse ?

Réponse

Cela fait un an, en mars 2021. Pour la réalisation, cela s'est fait assez rapidement.

- Est-ce que certaines personnes étaient réticentes ? Fallait-il la majorité ?

Réponse

Nous avons une pré-réunion, c'était un souhait du conseil syndical. Cela s'est décidé à la double-majorité, article 26. Deux personnes se sont opposées, et ces opposants utilisent désormais cet abris-vélos.

- Vous n'avez pas songé à mettre un composteur collectif ?

Réponse

Il en existe déjà un dans la cour.

Remarques/point d'étonnement :

- Un participant note que les racks à vélos à la verticale ne sont pas commodes.
- Un participant rajoute que la sélection des matériaux de cet abris-vélos contribue à l'effet îlot de chaleur et qu'il serait plus opportun d'utiliser des matériaux biosourcés.

Arrêt 6 : véhicules partagés, 4 rue Pouchet

Rouge Vif rappelle que la Ville de Paris soutient les alternatives à la voiture thermique individuelle en accompagnant les solutions d'autopartage. Ce dispositif, appelé Mobilib' permet de bénéficier d'un véhicule selon ses besoins sans être propriétaire. Rouge Vif présente le système Ubeqoo qui est un système de location de voiture en libre-service proposé par Europcar Mobility Group, une initiative privée.

Questions :

- Il y en a plusieurs à Paris ?

Réponse

Oui, effectivement, ils sont trois opérateurs, chacun devant faire du véhicule partagé.

- Comment se passent les demandes d'aménagements afin d'installer les bornes ?

Réponse

Cela s'acte en centrale : il y a pas tant de places à l'échelle de Paris. Un avis est demandé à la mairie d'arrondissement : est-ce que cet endroit est approprié ? C'est une décision de la Ville de Paris, avec avis d'arrondissement.

Contributions communes

- Un participant ajoute qu'il est dommage que ce système ne soit pas multimodal. Il faudrait que les trois opérateurs puissent mutualiser les places. Il s'agirait d'avoir de l'autopartage multi-opérateur. Il rajoute que la Ville devrait être propriétaire de ce système d'attache.

Arrêt 7 : rénovation de l'entrée de la station La Fourche

La Mairie du 17^{ème} rappelle que l'entrée de la station La Fourche va bientôt bénéficier d'une rénovation grâce à un projet voté au budget participatif de 2018 pour retrouver la forme historique de la station (300 000 euros). La livraison du projet, encore au stade d'études et de conception, est prévu en mars 2023. Ce projet vise à rénover l'entrée de la station La Fourche, à l'angle des avenues de Clichy et Saint-Ouen, pour en faciliter l'accès et désencombrer l'espace public des murets en béton qui l'encombrent. Parmi les propositions de rénovation : retrouver le style original en ferronnerie, comme à la station Brochant sur la ligne 13.

Rouge Vif ajoute que cette station est très fréquentée en termes d'entrées et de sorties, avec une logique peut-être de venir retravailler sur cette notion d'accessibilité.

La Mairie du 17^{ème} précise qu'il s'agit d'une bonne remarque, mais à ce stade, il n'y a pas de remise en accessibilité particulière dans le projet. Le budget parisien a déclenché une réflexion RATP sur la rénovation entière de la station.

Enfin, Rouge Vif et la Mairie du 17^{ème} concluent cette balade.

Les principales contributions

Mobilités

- *Vélo-école MDB, porte Pouchet / Ville de Paris*
 - Améliorer les pistes cyclables à l'échelle du 17^{ème} arrondissement
 - Sensibiliser les habitants à la pratique du vélo et aux enjeux de sécurité qui y sont associés, dans une logique de vivre-ensemble
- *Freefloating, 46 rue des Epinettes / Ville de Paris*
 - Partager les informations et les données entre les trois opérateurs de Freefloating afin d'éviter la saturation des emplacements, ou bien son phénomène inverse (vacance).
 - Multiplier, à l'échelle de l'arrondissement, des arceaux sécurisés. Il s'agit de créer un système d'attache universelle, à la fois pour les trottinettes et les vélos, y compris pour les vélos privés.
 - Favoriser le retour d'expérience de l'utilisation du Freefloating afin de mieux coordonner les aménagements qui leur sont dédiés. Parfois, des stations sont agrandies, par exemple, alors que cela n'est pas adéquat.
 - Renforcer la sécurisation des arceaux vélos.

- *Vélobox, 3 rue de la Jonquière / Ville de Paris*
 - Végétaliser les toits des vélobox et utiliser du bois en tant que matériau pour la structure
 - Mettre en place des parkings souterrains spécifiques aux vélos et sécurisés pour les usagers.

- *Local vélo aménagé, 21 rue Gauthey*
 - Végétaliser les toits des abris-vélos dans les copropriétés
 - Utiliser des matériaux biosourcés pour éviter l'effet îlot de chaleur des abris-vélos en extérieur.

- *Véhicules partagés, 4 rue Pouchet*
 - Mettre en place un système multimodal. Il faudrait que les trois opérateurs puissent mutualiser les places. Il s'agirait d'avoir de l'autopartage multi-opérateur. Le cas échéant, encourager la Ville de Paris à devenir propriétaire de ce système.