



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) BIOCLIMATIQUE DE LA VILLE DE PARIS

AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE-DE-FRANCE 29 février 2024

L'Association des Usagers des Transports AUT FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Bien que l'objet de notre association ne soit pas stricto sensu de se prononcer sur les projets d'urbanisme, nous tenons cependant à faire part d'un certain nombre d'observations dans la mesure où ce projet de PLU, dont nous avons pris connaissance avec attention, aura un impact certain sur l'évolution des transports collectifs de surface à Paris.

En l'état actuel, nous sommes réservés sur ce plan dans la mesure où cette dimension est insuffisamment prise en compte et n'exprime pas clairement un souci de cohérence avec le Plan des Mobilités en Ile-de-France à l'horizon 2030 (PDMIDF 2030) en cours d'élaboration.

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06
web : www.aut-idf.org courriel : aut@aut-idf.org Twitter : @Asso_usagersidf*

Alors que le bus est un moyen essentiel de déplacement et qu'il permet de facto une accessibilité aux Parisiens (qui a été améliorée de façon significative par les travaux menés par la Ville au cours de ces dernières années), le mot « bus » ne figure pas, sauf erreur de notre part, dans les documents présentés. Ce point a d'ailleurs été relevé dans plusieurs avis déposés (IDFM et RATP entre autres). Seules les mobilités dites « douces » semblent avoir retenu l'attention des rédacteurs.

Les schémas présentés pour illustrer les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) restent imprécis et plusieurs semblent ignorer les contraintes liées aux transports collectifs et au transport ferroviaire. Nous ne reprendrons pas ici les analyses détaillées produites par l'Etat et par IDFM dans leurs avis. Il nous semble paradoxal que le discours sur le transfert modal ne se traduise pas par des indications précises sur les OAP concernées pour lesquelles les emprises ferroviaires sont curieusement qualifiées de « friches ». Nous remarquons également que la « trame bleue » figurant sur plusieurs schémas n'est même pas dénommée alors qu'il s'agit manifestement des emprises de la petite ceinture ferroviaire. Il nous semble cependant important pour l'avenir de conserver la possibilité d'utiliser cette infrastructure unique, totalement en site propre et raccordée au réseau national, pour assurer le transport de voyageurs et de fret.

Pour ce qui concerne l'aménagement des portes, nous souscrivons aux observations détaillées présentées par IDFM. Force est de constater, au vu de plusieurs cas récents, que le bus reste une « variable d'ajustement ». A titre d'exemple, nous rappelons la modification d'itinéraire du bus 102, desservant l'hôpital Tenon dans le 20^e arrondissement, qui a dû abandonner son trajet rue Belgrand pour un tracé compliqué afin de laisser la place à une nouvelle piste cyclable, ce qui a allongé le temps de trajet au détriment des usagers.

Encore une fois, il serait dommage que soit ignoré le travail en cours de réalisation par IDFM (PDMIDF 2030) qui prévoit de nombreuses dispositions concrètes pour favoriser l'usage des bus.

Nous aurions souhaité que l'aménagement des portes soit présenté de façon plus ambitieuse sous le prisme de l'aménagement de places assurant un lien effectif avec les communes voisines. A ce sujet, nous regrettons que le projet de restructuration du pôle de la Porte d'Orléans ne soit même pas évoqué.

Par ailleurs, nous partageons le souci de la RATP que les opérations de débitumisation ou de végétalisation prennent bien en compte les contraintes techniques du réseau métro et n'aggravent pas les infiltrations d'eau dégradant l'état des stations et de certaines installations techniques.

Enfin, nous rappelons que l'actuel réseau de bus n'emprunte que très peu le Boulevard périphérique et qu'il est donc peu concerné par la réservation éventuelle d'une voie pour les transports collectifs. Notre préférence se porte nettement sur l'amélioration des liaisons Paris-banlieue en utilisant une voirie accordant une priorité aux bus, notamment aux points dits « durs ».