

Inter CQ Transports Compte-rendu

Mardi 7 novembre 2017 - 19h à 20h45 – Mairie du 13^{ème}

La réunion est présidée par Claude Hervy du CQ8, le CQ chargé de l'organisation de cette réunion et de son compte rendu.

Liste des présents :

Pour le CQ1 : Arnaud BLESSE, Claude GRIMA, Christian DEROUET (cad.derouet@gmail.com), Jean Pierre FERDIN, Jeanne ROUFFIANGES (jeanne.rouffianges@wanadoo.fr)

Pour le CQ2 : Josiane LOUIS, Marie Claude PERRIN, Frédérique LAGNEAUX, Marc COLMAR (m.colmar@libertysurf.fr)

Pour le CQ3 : Marie-Laurence IVERNIZZI, Micheline BERTRAND, Josette MILENKOVIC, Jean-Marc HONORÉ

Excusés: Patrick ROLLOT, Thiery VERGNES

Pour le CQ4 : Sophie NAJMAN, Frédérique LECOCQ, François ARON

Excusées: Denise REGENT Catherine MERLHIOT,

Pour le CQ5 : Elisabeth DUTREILH, Georges METTRA

Pour le CQ6 : Pas de représentant

Pour le CQ7 : Lucette GEDOVIUS, Anne DE LA CHAPELLE

Pour le CQ8 : Claude HERVY

Excusé : François BENHAMOU

Pour ADA13 : Brigitte EINHORN

Pour la Mairie : Etienne TRAISNEL Adjoint au Maire en charge de l'espace public, de la voirie, des transports et des déplacements.

Invité : Alain BOULANGER, du Service central de la DVD (Chef du Pôle mobilité durable à la Direction de la Voirie et des Déplacements)

ORDRE DU JOUR

- Retour concernant la réunion « Traverse » avec le Cabinet de Christophe Najdovski, Maire adjoint en charge des transports à l'Hôtel de Ville. Plein d'infos à vous transmettre et des décisions à prendre.
- Lancement de notre groupe de réflexion concernant la place du piéton à Paris et le vivre ensemble des différents moyens de transports
- Préparation de notre réunion à destination de l'ensemble des habitants du 13^e sur les transports (janvier 2018)
- Questions diverses

Claude Hervy ouvre la séance en excusant le retard d'Étienne Traisnel en réunion professionnelle et présente Monsieur Alain Boulanger du service central de la DVD

Un tour de table est organisé, chacun exposant en quelques mots ses points d'intérêts, ce qui permet à notre invité de situer les attentes du groupe. Sont notamment évoqués :

- ☞ les nuisances causées par la circulation des métros sous les bâtiments de la l'avenue de la Sœur -Rosalie (Voir infra « Questions diverses »),
- ☞ l'état déplorable et dangereux de la piste cyclable rue Edison (ce sera signalé)
- ☞ par la plupart des présents, l'anarchie qui règne dans l'utilisation de l'espace public : vélos roulant sur les trottoirs où se déplacent aussi de nouveaux moyens de locomotion (les piétons ne se sentent plus en sécurité, certains sont renversés), motocyclettes dans les pistes cyclables, voire sur les trottoirs, non-respect de la signalisation (feux rouges etc.), incivilités diverses.

□ Lancement de notre groupe de réflexion concernant la place du piéton à Paris et le vivre ensemble des différents moyens de transports

Alain Boulanger explique qu'il y a de nombreux modes de déplacements :

- piétons,
- vélos,
- Engins de Déplacement Personnel (EDP) : rollers, skate boards, trottinettes, gyropodes, monocycles, gyroskates..., certains disposant d'une assistance électrique (ils sont conduits par des piétons)
- véhicules à moteur : autos, motos

Pour les free-floating

L'usage du vélo est favorisé à Paris. Les offres de vélos partagés se diversifient ; en plus de Vélib' dont le contrat n'a pas été reconduit et qui est remplacé par un groupement Smoovengo circulent une nouvelle flotte de vélos vert fluo de Gobe.ebike, à laquelle va s'ajouter celle d'une société chinoise (OFO) ; d'autres offres sont attendues. Ces nouveaux vélos partagés s'affranchissent de bornes : leurs utilisateurs peuvent les laisser où ils veulent, et, grâce à un système de géolocalisation, une application Smartphone permet de trouver leur emplacement et d'accéder au service.

Le développement par ces sociétés de nouvelles organisations du partage des vélos est un phénomène important dont la Ville doit se soucier ; des réunions doivent se tenir avec Christophe Najdovski, pour discuter des conditions de leur mise en œuvre, des règles de l'occupation de l'espace public, des redevances exigibles etc...

Plus généralement, les formes et les moyens de communication se sont diversifiés, et la réglementation devra être adaptée (voir en annexe).

S'agissant du stationnement des vélos sur les trottoirs, il n'est pas interdit, mais ne doit pas gêner le cheminement des piétons.

Le stationnement des 2 roues motorisées (2RM) est interdit sur le trottoir sauf s'il y a une matérialisation de l'espace dédié

Toutefois l'augmentation du nombre de ces véhicules a amené la Préfecture de Police à le tolérer à Paris, à condition qu'il ne gêne pas le cheminement des piétons sur les trottoirs.

Il y a désormais une volonté politique de mettre fin à cette facilité et de créer sur la chaussée des emplacements pour le stationnement des 2RM ; un programme est en route créant 2400 places de 2RM au détriment d'emplacements automobiles d'ici fin 2017.

Ainsi à partir du 01/01/2018 il n'y aura plus de tolérance du stationnement des 2RM sur les trottoirs, d'autant que de nombreuses places de parking sont vides sous les bâtiments parisiens !

De plus, au 01/01/2018, interviendra un transfert de compétences de la Préfecture de Police vers la Ville de Paris pour le contrôle du stationnement payant (avec passation de marchés avec des sociétés privées) ainsi que pour les fourrières.

A cette occasion, sera créée une Direction de la Protection et de la Sécurité Publique (DPSP) à laquelle seront transférés les 1400 agents ASP qui seront chargés de sanctionner les incivilités (sur la propreté et les infractions au code de la route : stationnement, circulation etc...)

Pour le groupe inter CQ, le problème des incivilités est générale et quel que soit le mode de transport !

Pour la nouvelle signalisation « cédez-le-passage cycliste au feu »

C'est une réglementation nationale, suite à une expérimentation à Bordeaux et Strasbourg en 2008, appliquée à Paris : le maire autorise les cyclistes, dans certains carrefours, à tourner à droite ou à aller tout droit alors que le feu est rouge, en respectant la priorité accordée aux autres usagers, et principalement aux piétons.¹

Cette nouvelle signalisation est composée de panonceaux (petits panneaux placés sous un feu) qui montrent une silhouette de vélo et indiquent par une flèche la direction autorisée

¹ Cette possibilité ressort des dispositions de l'arrêté du 12 janvier 2012, paru au journal officiel du 27 janvier, qui a créé cette nouvelle signalisation. La mesure donne aux maires la possibilité, dans le cadre de leur politique locale de circulation, d'ajouter aux feux tricolores, sur certains itinéraires et à des intersections choisies présentant toutes les conditions de sécurité, une signalisation destinée exclusivement aux cyclistes autorisant le "tourne-à-droite" ou le "tout droit".

Le groupe inter CQ

- fait remarquer que le respect des piétons est souvent « oublié » par les cyclistes ;
- demande une meilleure visibilité et un entretien de ces panneaux : trop petits, et parfois recouverts d'autocollants ;
- estime que le respect par tous des règles du partage des voies suppose qu'elles soient précisées, mieux connues et rappelées à tous ;
- demande en conséquence à la Ville un effort particulier de communication envers tous les usagers. A ce sujet, il est demandé une campagne de sensibilisation de grande envergure, afin de préciser à l'ensemble des utilisateurs les droits et devoirs des uns et des autres. Une campagne ciblée par année peut être envisagée.
- convient que, quel que soit l'intérêt de la prise en considération des situations et des pratiques des autres cités et capitales dans ce domaine, il est difficile de les transposer à Paris en raison des spécificités de chaque ville.

L'utilisation des trottoirs

Les Engins de Déplacement Personnels (EDP) ne sont pas homologués comme véhicules et ne peuvent donc pas circuler sur la chaussée, et ils ne sont pas éclairés

Toutefois, les vitesses sur les trottoirs sont limitées à 6 km/heure

Par contre, les fauteuils roulants électriques sont autorisés sur les pistes cyclables.

Ces sujets sont loin d'être épuisés. Alain Boulanger est chaleureusement remercié de sa participation, de ses interventions et des échanges constructifs qu'elles ont permis.

L'intervention de Monsieur Boulanger va servir de base aux différents travaux de notre groupe afin de proposer aux instances parisiennes un code de bonne conduite des utilisateurs des différents modes de transport pour respecter en toutes circonstances les piétons.

L'inter CQ Transports fera des propositions

□ Point sur « TRAVERSE »

➤ Conseil d'arrondissement du lundi 6 novembre 2017

Il y a eu 2 vœux déposés...

Ils ont été adoptés tous les 2 et seront transmis au Conseil de Paris qui se réunit dans 15 jours

Claude Hervy, soutenue par l'ensemble des présents, regrette que les vœux de l'inter CQ Transports ne soient pas reconnus par la mairie, demande que ces vœux comme ceux des CQ ne soient pas transformés en « Communication au conseil municipal » en revoyant peut être la Charte des CQ. Claude demande aux coordinateurs et membres des BA présents de faire remonter l'information auprès du Maire Adjoint chargé de la démocratie locale et de faire évoluer la charte des CQ en ce sens.

➤ **Retour concernant la réunion « Traverse » avec le Cabinet de Christophe Najdovski, Maire adjoint en charge des transports à l'Hôtel de Ville.**

Avec des représentants du 14^{ème}, 3 membres de l'inter CQ ont été reçus le 20 OCTOBRE 2017.

Echanges et infos.

Du nouveau matériel électrique, devant remplacer les mini bus thermique a été commandé et livré à la RATP et payé par le STIF.

En l'absence de convention signée entre RATP et Ville de Paris depuis fin 2016, la RATP a néanmoins assuré le fonctionnement de la Traverse pendant toute l'année 2017 ; il faut régulariser cette situation pour le 31/12/17 ! Du fait qu'il n'y a plus de convention, le STIF n'a plus de cadre légal pour financer en partie la traverse et ne finance plus les 10% du budget de fonctionnement comme les autres années.

La RATP serait apparemment en droit de demander un dédommagement pour abandon des lignes des Traverses, et pourrait s'opposer à la reprise des tracés par des sociétés privées.

Christophe Najdovski veut conserver la Traverse en l'état. Des études par ses services ont été réalisées, de même que la RATP.

Nous sommes désormais en attente d'une décision politique: maintien du service actuel de la Traverse, voire avec quelques rectifications mineures et concertées, ou sa réduction drastique à des fins d'économies, telle qu'envisagée par certains. En l'absence de décision et de solution financière et juridique avec le STIF et la RATP, l'existence même de ce service risque d'être remise en cause.

Afin de garder l'esprit positif qui gouverne notre groupe, les représentants de l'Inter CQ Transport ont transmis au cabinet du Maire adjoint le double de notre vœu présentant un certain nombre de propositions, mais ont aussi développé une solution alternative de création de la ligne de bus devant relier à l'horizon 2024 la ville de Gentilly à la station Maison Blanche, sur le trajet de la Traverse-Cette création de ligne ne peut remettre en question la totalité du tracé de la traverse actuelle. Elle sera étudiée par Christophe Najdovski, qui en tant que Président Adjoint du STIF, pourra la proposer aux instances régionales.

Proposition est faite d'organiser une conférence de presse par l'Inter CQ Transports ou de rédiger un communiqué de presse sur ce sujet. Chaque membre de l'Inter CQ est sollicité pour entrer en contact avec des journalistes et faire du lobbying.

Les membres de l'Inter CQ transports ont profité de cette réunion pour proposer la prolongation de la nouvelle ligne 59 (Clamart – Place d'Italie) jusqu'au terminus du 183 (futur T9) à la porte de Choisy, via l'avenue de Choisy et retour par avenue d'Ivry. Cette prolongation de ligne permettrait entre autre de résoudre le problème du stationnement des bus à la place d'Italie et de desservir le quartier dit « Chinois », le lycée Gabriel Fauré, et le collège Flaubert.

❑ Questions diverses

Nuisances par vibrations signalées sous bâtiments de la rue de la Soeur Rosalie

Des habitants sont venus signaler que sous ces bâtiments il y a l'accès aux ateliers de la RATP avec une circulation des rames ligne 6. En effet très tôt le matin, de forts bruits et surtout des tremblements se font ressentir. Ce phénomène date de deux ou trois ans s'est accentué et est particulièrement sensible en fin de journée.

Étienne Traisnel informe que le maire du 13^{ème} a saisi la RATP dès qu'il a eu connaissance de ces nuisances et qu'un courrier sera adressé aux habitants

❑ Préparation de notre réunion à destination de l'ensemble des habitants du 13^e sur les transports (janvier 2018)

Point reporté. Non traité

Fin de la réunion : 20 h 55

Prochain inter CQ Transports organisé par le CQ1

Mardi 5 décembre 2017

19h en mairie (vérifier la disponibilité de la salle)

Possible ordre du jour

PV des réunions d'octobre et novembre

Point sur la Traverse

Préparation de notre réunion à destination de l'ensemble des habitants du 13^e sur les transports (janvier 2018)

Questions diverses

ANNEXE au CR de l'InterCQ Transports du 7 novembre 2017

En savoir plus : <http://www.securite-routiere-az.fr/e/engin-de-deplacement-personnel-edp/>

Engin de déplacement personnel (EDP)**Définition :**

Il n'existe pas de définition réglementaire d'un engin de déplacement personnel (EDP).

Sous ce vocable, se regroupe un certain nombre d'engins de locomotion à roues ou à roulettes mus par la seule force musculaire ou motorisés dont la vitesse peut parfois aller au-delà 30 km/h.

Commentaires :**Mise à jour du 15 avril 2017**

La circulaire du 18 avril 2017 relative au bulletin d'analyse des accidents de la circulation considère un piéton uniquement comme une personne se déplaçant à pied, sans aucune roulette. Les autres usagers sont considérés comme des véhicules (au sens large). Ainsi, une personne circulant en roller ou en trottinette ne sera pas un piéton mais assimilée à un conducteur d'un engin de déplacement personnel (EDP) (page 5 du guide de rédaction du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation).

Mise à jour le 27 mai 2017

Sous l'impulsion des fabricants, ces engins commencent à envahir l'espace public, et en particulier nos trottoirs. Ces engins ont pour nom rollers, trottinettes, skate boards mais aussi gyropodes, monocycles électriques, gyroskates, Certains disposent d'une assistance électrique. Ces fabricants font pression depuis une dizaine d'année pour que leurs engins soient autorisés à circuler

Pour autant, ces engins ne sont pas autorisés à circuler sur les trottoirs si l'on s'en tient à l'article R 412-34 du code de la route. Ils ne sont pas recensés dans cet article qui décrit explicitement ce qui peut être assimilé à un piéton.

Malgré ce texte, la Sécurité routière a jeté le trouble en répondant à une société indiquant que ces engins étaient soumis aux règles du code de la route relatives aux piétons et ne devaient en aucun cas dépasser la vitesse de 6km/h sur les trottoirs et espaces dédiés aux piétons. Ce courrier ambiguë reprenait l'avis de la Commission Européenne du 12 juillet 2002 indiquant que le Segway (il s'agissait de cette marque) ne relevait pas de la directive européenne 2002/24/CE du 18 mars 2002*, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et sous-entendait que les engins ("conduite par des piétons") ne dépassant pas une vitesse maximale par construction de 6 km/h pouvaient être assimilable à des piétons..

Bien sûr, ce courrier n'a aucune valeur réglementaire. Il n'a jamais été rendu public mais pour autant les fabricants se sont infiltrés dans cette brèche. Depuis, la situation s'est complexifiée avec l'apparition de nouveaux engins mus par des moteurs plus puissants. De fait, tous ces engins dépassent allègrement la vitesse de 6km/h pour atteindre au moins 20 km/h sinon plus.

Ces engins ne sont pas non plus considérés comme des véhicules motorisés au sens du code de la route. En conséquence, ils n'ont pas, non plus, à circuler sur la chaussée. Des discussions sont en cours pour trouver une solution réglementaire à ces engins sachant par ailleurs, que l'assurance "Responsabilité civile" pourrait ne pas s'appliquer en cas d'accident. Un rapport sur la question a été publié par le CEREMA fin 2012

Une solution envisageable qui apparaît dans ce rapport qui examine les positions de différents pays de l'Union Européenne serait que l'article R 311-1 du code de la route distingue dans les engins de déplacement personnel, ceux mus par la seule force musculaire, éventuellement équipés d'une assistance motorisée pour notamment faciliter le démarrage et dont l'action s'arrête au-delà de 25 km/h de ceux qui sont motorisés. Dans ce cas, ces engins à assistance pourraient être assimilés à des vélos pour permettre à leurs utilisateurs de circuler sur les pistes et bandes cyclables.

Les autres engins seraient assimilés à des cyclomoteurs, obligeant à une homologation, à la détention d'une assurance et d'une autorisation à conduire (BSR). De surcroît, le code de la route réserverait à l'autorité investie du pouvoir de police le soin d'en décider cet usage sur une partie de trottoir, seulement sous certaines conditions: un espace distinct matérialisé pour les vélos et engins assimilés mus par la seule force musculaire. Cette réservation devrait avoir pour unique motif d'assurer la continuité d'aménagements cyclables. Elle devrait être limitée linéairement et maintenir un trottoir distinct d'au moins 2 mètres de large.