



PLAN PIETON DE PARIS

CONTRIBUTION RUE DE L'AVENIR

15/5/2016

Le lancement d'un Plan Piéton pour Paris répond aux attentes des habitants, qui marchent beaucoup mais souhaitent plus de confort. Le contexte de la mise en place d'un plan piéton pour Paris est très spécifique en raison du statut de la ville et de sa morphologie. L'évolution des modes de vie des parisiens, peu motorisés et attachés à leur quartier est un aussi un enjeu important.

Rue de l'Avenir s'associe à la démarche et partage les objectifs de la ville : « réinventer les rues parisiennes et favoriser la marche ». Les lignes qui suivent s'appuient à la fois sur les échanges des ateliers thématiques et sur les positions de notre association concernant la pratique de la ville à pied.

LES ATOUTS

Paris est une ville dense, donc favorable à la marche, et son réseau viaire est très maillé. Les principales coupures sont la Seine, mais les ponts et passerelles sont nombreux, les grands axes, mais la vitesse y est limitée à 50 km/h, et les grands carrefours. Concernant certains d'entre eux, qui ont valeur de places, la reconquête est lancée. Les tracés haussmanniens organisent un réseau viaire hiérarchisé, qui donne accès à l'ensemble du tissu urbain et le métro parisien offre une desserte très fine et présente à la majeure partie de la ville.

LES CONTRAINTES

Paris est une ville compacte. Il y a peu de respirations dans le tissu à l'exception de quelques grands parcs. Les alignements d'arbres des percées haussmanniennes ont été détruits en partie au profit des déplacements motorisés. Les secteurs exclusivement dédiés aux piétons sont peu étendus. Le bruit et la pollution sont dissuasifs malgré les avancées des dernières années. Les trottoirs sont encombrés de véhicules en stationnement. La pratique du vélo, en raison de sa nouveauté, surprend les piétons.

LA DEMANDE

Les parisiens ont montré à travers le budget participatif que des attentes nombreuses existaient pour que la ville soit plus favorable à la pratique piétonne ; les ateliers thématiques ont confirmé leur attachement à certains principes et par exemple :

- Protection des trottoirs et priorité aux piétons sur ces surfaces.
- Intérêt pour des espaces, ou plages de temps, où le trafic automobile est apaisé (zones de rencontre) ou absent (« Paris respire », aires piétonnes...).
- Aménagements et dispositifs favorables au quotidien des piétons et aux échelles de proximité.
- Intérêt pour l'apport de végétal dans l'espace public.

De nouvelles fermetures de rues temporaires font l'objet de demandes.

Les six ateliers thématiques ont fait remonter de nombreuses demandes et permis à l'ensemble des services concernés de dialoguer entre eux et de prendre la mesure des attentes des habitants.

Le plan piéton, compte tenu de la morphologie parisienne, semble plus consister en une approche stratégique qu'à un dispositif spatial. Il semble qu'il s'agisse plutôt de recenser les problèmes et de hiérarchiser leur traitement dans le temps que de développer un réseau primaire.

LES OBJECTIFS

Développer la marche signifie aussi :

- Continuer à travailler à apaiser la ville en réduisant les vitesses automobiles et en faisant respecter ces limitations.
- Mettre en place les outils destinés à « la ville pour tous » et notamment au profit des personnes à mobilité réduite ou subissant un handicap.
- Protéger la qualité urbaine, architecturale et des espaces publics qui font de Paris une ville où on a plaisir à marcher et à profiter du paysage urbain.

LES MOYENS

- Mettre en place une stratégie à long terme.
- Recenser les points noirs liés aux grands axes.
- Recenser les dysfonctionnements à l'intérieur des quartiers.
- Hiérarchiser les besoins dans le temps.
- Mettre en place une charte d'aménagement.
- Communiquer sur les dispositions du plan et sur les différents statuts de voirie, qui ne sont pas ou mal connus.

QUELQUES PROPOSITIONS

Concernant les réseaux de voirie

Certains itinéraires favorables à la marche existent de fait, par exemple : terre-pleins situés sous le métro aérien, successions de jardins (dans le 14^e et dans le 15^e arrondissement), voies très végétalisées... Dans ces cas, à recenser, certains obstacles ponctuels ou certaines contraintes sans objet peuvent être traités, des liaisons peuvent être renforcées par la mise en place de voies à priorité piétonne, de façon à établir des continuités.

Les logiques d'itinéraires de type « axes majeurs » peuvent être contre-productives. En effet, les itinéraires piétons aménagés profitent à une partie de la population, mais le maillage très large qui résulte des coûts d'aménagement laisse de vastes surfaces ouvertes au trafic automobile.

Toutefois, les percées haussmanniennes constituent un réseau majeur dont la largeur très importante permet de dégager des espaces pour la marche. La réduction des largeurs de chaussée, accompagnant les limitations de vitesse qui diminuent le bruit, civilisent ces axes, les redonnent aux piétons, tout en favorisant le commerce riverain.

Concernant le territoire des quartiers

En s'appuyant sur la présence de pôles de quartiers et sur la demande des habitants, la poursuite de la politique d'amélioration d'espaces publics de proximité est un enjeu majeur.

D'une part, beaucoup de ces pôles de quartier sont dynamiques et fréquentés. Certains dispositifs peuvent permettre de favoriser leur animation sans coûts importants : fermetures temporaires de rues aux heures de fréquentation des commerces, généralisation des zones de rencontre et meilleure signalisation de celles qui existent, contrôles de vitesses...

D'autre part, certains espaces publics de proximité, carrefours, placettes, élargissements de voies..., peuvent donner lieu à des aménagements réalisés avec des moyens simples, ajouter du végétal, installer des bancs ou des bacs à sable qui permettent d'apporter un soutien à la vie de quartier .

Le parvis des équipements collectifs, et en particulier les écoles, sont des lieux de rencontre et peuvent devenir des lieux de convivialité. Certaines mesures permettent d'utiliser ce potentiel : fermetures temporaires (ou définitives) de rues, petits aménagements à faible coût, notamment en absorbant l'espace des places de stationnement, plantations...

En particulier, la mise en place de fermetures de rues pour le jeu des enfants dans des plages horaires journalières ou hebdomadaires est un dispositif utilisé dans plusieurs villes de France et fait l'objet de demandes des parisiens.

Concernant les coupures

Bien que le traitement des coupures représente rarement un enjeu prioritaire, certains carrefours, qui sont aussi des espaces majeurs au même titre que les sept places proposées au réaménagement, constituent des contraintes pour les piétons et les dissuadent de marcher. On peut citer la place de la Concorde, la place de l'Opéra, la place Denfert-Rochereau, et bien d'autres, moins emblématiques, dont le réaménagement semble techniquement possible.

Les portes de Paris sont, à l'inverse de fortes coupures qui isolent la ville des communes limitrophes alors que les distances sont souvent praticables à pied.

Concernant l'accessibilité

Les « usagers fragiles », enfants, séniors, PMR, handicapés, trouvent difficilement leur place dans la ville : dangerosité de la circulation, sentiment d'insécurité, espaces peu adaptés aux handicaps, mais souvent en raison de paramètres sur lesquels il est possible d'influer : temps de feux trop rapides, mauvaise visibilité aux carrefours due au stationnement, vitesses automobiles excessives liées au non-respect des limitations à 30 km /h ...

La mise en place de la bande « multi usage » sur les emplacements de stationnement est un très bon outil pour dégager de la surface de trottoir utile aux personnes à mobilité réduite

Les femmes sont des utilisatrices fréquentes de la marche au quotidien. Leurs déplacements dans l'espace public sont contraints en raison du risque d'agressions dont elles sont la cible, en particulier la nuit. L'éclairage nocturne est un élément important du confort des piétons.

Concernant les relations piétons/cyclistes

La presse aime à donner de l'importance aux conflits entre piétons et cyclistes, alors que ces incidents sont rares. Toutefois, l'urgence de redonner au vélo un statut et de l'espace dédié a parfois motivé des aménagements qui pénalisent les piétons.

La coordination entre plan vélo et plan piéton est nécessaire à tous les niveaux et notamment lors des réaménagements de carrefours où les besoins de deux populations doivent être pris en compte. Des solutions consensuelles doivent être mises en œuvre.

Concernant les aspects réglementaires

Par ailleurs, le Plan piéton de Paris ne peut s'envisager sans mettre en place une politique cohérente entre la Préfecture de Police et les services de la ville. La maire de Paris devrait à l'avenir être en charge de certains pouvoirs de police. Le processus en cours aura des conséquences sur les mobilités actives et sur les demandes de fermetures de rues.

Enfin un contrôle du respect des règles doit être assuré. Une telle démarche conditionne en effet la crédibilité et par conséquent l'efficacité du système de déplacement : sécurité, gestion des priorités, vitesses, gestion du stationnement.

METTRE EN PLACE UNE CONCERTATION PERMANENTE

L'expertise des habitants, parallèlement à celle des services, est indispensable à l'amélioration des conditions de la marche en raison de la connaissance fine que les habitants ont de leur environnement. Leur participation renseigne sur l'acceptabilité sociale des aménagements proposés et permet d'expliquer certains mécanismes qui ne sont pas d'une compréhension immédiate.

Cette concertation s'adresse à tous les parisiens, au milieu associatif et concerne en particulier les conseils de quartier. Elle peut permettre de redonner des objectifs à ceux dont la dynamique s'est ralentie.

Nous sommes tous piétons, à un moment de la journée, à un âge de la vie... La marche est la mesure de la ville.