



Direction de la Voirie et des Déplacements

**2017 DVD 5** Stratégie Paris piéton. Approbation de la stratégie Paris piéton et signature de la Charte internationale de la marche.

## **PROJET DE DELIBERATION**

### **EXPOSE DES MOTIFS**

Mesdames, Messieurs,

La charte internationale de la marche souligne dans son préambule : « marcher est la première chose qu'un bébé souhaite faire et la dernière chose qu'une personne âgée souhaite abandonner ». Élaborée dans le cadre des conférences internationales Walk 21, cette charte vise à « créer des collectivités saines, viables et efficaces, où les gens choisissent de marcher ».

Les grandes métropoles portent une attention de plus en plus forte aux espaces publics, à la marche et au vélo. Elles ont pris conscience de leur rôle essentiel dans la qualité de vie et l'attractivité d'une cité. New-York, Londres, Montréal, Singapour et bien d'autres villes dans le monde cherchent à rééquilibrer les espaces au profit des piétons et des cyclistes. Ces politiques prennent en compte de nombreux enjeux : densité, pollution de l'air, modes de vie sédentaires, adaptation aux changements climatiques. Elles répondent aux défis que les villes se doivent de relever pour le bien-être et la santé de leurs habitants.

La marche est une pratique bénéfique pour la santé et l'environnement. C'est également un mode de déplacement gratuit, accessible au plus grand nombre, et souvent plus rapide et efficace dans une ville dense. Elle contribue à l'hospitalité et à l'agrément des espaces publics, mais aussi à la vitalité commerciale des quartiers. Ainsi 79% des déplacements pour achats à Paris se font à pied (contre 4% en voiture). Plus largement, les choix des lieux de résidence et de séjour s'effectuent de plus en plus en fonction de la qualité du cadre de vie. La place accordée aux piétons joue un rôle non négligeable dans l'attractivité des villes.

L'action volontariste de la Ville de Paris depuis une quinzaine d'années a déjà permis de développer les circulations douces, d'accroître l'usage du vélo et de regagner de larges surfaces au profit des piétons.

La présente mandature a pour ambition de faire de Paris une ville accueillante où il fasse bon vivre et respirer. Plusieurs grandes mesures sont déjà lancées ou prévues à ce titre : Plan pour la qualité de l'air, Plan vélo, Plan Paris santé environnement, vitesse limitée à 30km/heure, zone(s) à trafic limité, Schéma touristique, piétonisation des berges de Seine, réaménagement de 7 places parisiennes, extension du tramway et requalification des Boulevards des Maréchaux, transformation de Portes en Places, Plan de prévention du bruit dans l'environnement, végétalisation de l'espace public...

De même, les fermetures temporaires à la circulation rencontrent un grand succès auprès des Franciliens et des visiteurs : secteurs « Paris respire » tous les dimanches et jours fériés, Journée sans voiture une fois par an, piétonisation des Champs Elysées un dimanche par mois.

La Ville de Paris renforce également la lutte contre les incivilités, parfois sources d'importantes nuisances pour les cheminements. Sont notamment visés les débordements de terrasses, les chantiers mal tenus et les comportements qui menacent la sécurité des piétons. La création d'une brigade d'intervention doit permettre d'intervenir 7 jours sur 7, y compris en soirée, sur l'ensemble du territoire parisien.

Par ailleurs, les politiques municipales en direction de l'enfance, de la jeunesse, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap, insistent sur l'importance d'une ville accueillante et inclusive et encouragent l'activité physique. Le plan d'accompagnement de la candidature aux Jeux olympiques et paralympiques insiste sur le rôle de l'espace public dans ce domaine. Il prévoit dans sa fiche-action 28 de « faire de l'activité physique dans l'espace urbain un outil de santé publique ».

Enfin, la Ville fait plus que jamais siens les enjeux de sécurité routière. Si le nombre global de personnes tuées dans les accidents de la circulation à Paris est en baisse entre 2015 et 2016 (-17%), les piétons font exception avec un mort de plus en 2016.

Dès 2014, avec le lancement du Budget Participatif, la Municipalité a souhaité associer les Parisiens à la co-construction de la ville de demain, dans un souci de revitalisation de la démocratie locale. En 2015, le projet « Paris aux piétons » est arrivé en 2<sup>e</sup> place des projets retenus avec 14700 voix. Les Parisiens plébiscitent une ville plus agréable pour ceux qui se déplacent à pied. Leurs souhaits rejoignent les priorités de la mandature. Leurs attentes sont globales et claires : des circulations piétonnes plus aisées, des espaces dédiés aux piétons plus nombreux, des utilisations plus variées des espaces publics.

Pour répondre concrètement aux enjeux d'un meilleur partage de l'espace public et aux souhaits exprimés par les Parisiens, la municipalité a initié un travail collectif approfondi. Il a abouti à la stratégie présentée ici.

## **L'ELABORATION DE LA STRATEGIE PARIS PIETON**

Le contenu de la stratégie Paris piéton est le fruit d'une concertation soutenue associant des acteurs variés (annexe 5) :

- Mairies d'arrondissement,
- Territoires limitrophes,
- Directions de la Ville,
- Grands partenaires institutionnels concernés,
- Une trentaine d'associations,
- Et des structures spécialisées en études, recherches scientifiques et conseils

L'élaboration du projet, pilotée par la Direction de la Voirie et des Déplacements avec le soutien de l'APUR, s'est déroulée tout au long de l'année 2016. Elle a donné lieu à de nombreux échanges sous des formes diverses et complémentaires : rencontres avec les mairies d'arrondissements et les territoires limitrophes, ateliers thématiques et réunions-débats avec l'ensemble des acteurs.

## **LES PIETONS A PARIS, CONSTAT ET QUESTIONS**

Un examen global de la situation des piétons dans la capitale a été établi avec les divers acteurs. Il fait ressortir de nombreux atouts, mais aussi le contraste suivant :

- La marche est prédominante à Paris. Les Parisiens sont de grands marcheurs. L'Enquête Globale Transports de 2010 indique qu'ils réalisent 52% de leurs déplacements à pied. Elle pointe que 60% des déplacements internes à Paris se font à pied, Parisiens et Franciliens confondus.
- Les conditions de déplacements des marcheurs ne sont pas optimales. Les piétons souffrent en particulier des nuisances liées à la circulation et de l'encombrement des trottoirs. 1407 piétons ont été victimes d'accidents corporels de la circulation à Paris au cours des dix premiers mois de 2016 (+4% par rapport aux dix premiers mois de 2015). De plus les espaces circulés et dédiés aux déplacements à moteur représentent 56% de la voirie parisienne, alors que la voiture et les deux-roues motorisés ne concernent que 12% des déplacements.

Les aspirations exprimées par les Parisiens et les échanges avec les divers acteurs soulèvent des questions convergentes :

- Comment améliorer les conditions des 4,9 millions de déplacements à pied effectués chaque jour dans la capitale ? Comment augmenter le bien-être des piétons, leur sécurité, leur degré de satisfaction ? Comment inciter un plus grand nombre de personnes à parcourir la ville à pied ?
- Comment mieux partager l'espace public dans une capitale aussi dense et sollicitée que Paris ? Comment rendre les espaces publics plus accueillants, y compris pour les enfants, les seniors ou les personnes en situation de handicap ? Comment faire en sorte que personne ne s'y sente exclu ?

## **LES APPORTS DE LA STRATEGIE PARIS PIETON**

Cette stratégie vise à améliorer la vie des piétons et à promouvoir la marche à Paris. Elle s'intéresse autant aux déplacements à pied qu'à l'hospitalité des espaces publics et à la diversité des usages. Elle cherche avant tout à faciliter les trajets journaliers et les conditions de la marche au quotidien, mais entend aussi favoriser la promenade. Elle propose des réponses aussi bien en termes d'aménagement que de réglementation et de sensibilisation, notamment en matière de sécurité routière.

Elle définit quelques grands chantiers et identifie de premières déclinaisons opérationnelles (annexe 1). Ces dernières comprennent des expérimentations, de nouveaux outils de communication et une cinquantaine de projets d'aménagement renouvelant le partage de la rue. Certains de ces aménagements sont déjà financés par le Plan d'investissement de la mandature. D'autres, une vingtaine, forment des projets nouveaux, issus du Budget participatif « Paris aux piétons » (annexes 3 et 4). Tous ont vocation à constituer des opérations pilotes pour la mise en œuvre de la stratégie.

Cette mise en œuvre s'appuie sur des expériences nationales et internationales. Elle peut compter sur des contributions déjà nombreuses au sein de la Ville, parmi ses partenaires, dans les arrondissements et les territoires limitrophes. Elle prévoit d'enrichir et de partager les bonnes pratiques. A long terme, elle devra constituer un modèle pour faire de Paris une ville exemplaire, dédiée aux piétons.

La stratégie Paris piéton permettra à la capitale de conforter encore son positionnement de ville durable à l'échelle internationale. L'approche choisie coïncide en effet avec celle de Walk 21, réseau international souhaitant promouvoir la marche en ville. Cette instance regroupe depuis 17 ans des représentants de collectivités du monde entier, des chercheurs, des professionnels. Elle est à l'origine de la Charte Internationale de la Marche, déjà signée par de nombreuses métropoles (annexe 6). Après New-York, Mexico, Sydney et Vienne en 2015, la conférence Walk 21 a eu lieu à Hong Kong en 2016. Ces rencontres connaissent un succès croissant et favorisent l'échange de bonnes pratiques. Paris pourrait accueillir à son tour la conférence Walk 21 en 2018 et initier une « année de la marche » à cette occasion. Cet événement offrirait l'opportunité de réunir les représentants des grandes métropoles du réseau C40.

## **LES CHANTIERS PARIS PIETON**

La stratégie Paris piéton propose de lancer 5 chantiers dans la mandature pour :

- 1- Faciliter les continuités piétonnes et de nouveaux partages de la voirie
- 2- Favoriser la diversité d'usages de la rue
- 3- Elever les standards de confort des espaces publics
- 4- Repenser l'orientation des piétons
- 5- Conforter la culture piétonne de Paris

Chacun de ces chantiers s'organise autour de problématiques prioritaires dégagées collectivement lors de la concertation. Ces problématiques se déclinent en objectifs opérationnels, comprenant selon les cas des opérations d'aménagement, des expérimentations et des actions de sensibilisation. Ils sont détaillés en annexe 1.

## **CHANTIER n°1 : FACILITER LES CONTINUITES PIETONNES ET DE NOUVEAUX PARTAGES DE LA VOIRIE**

Ce premier chantier concerne quatre types de lieux présentant chacun une problématique spécifique liée aux conditions de la marche (annexe 2 : carte « perspectives d'un Paris piéton »)

- axes routiers à apaiser
- promenades à conforter
- places à valoriser
- franchissements à faciliter : périphérique et autres ruptures urbaines à atténuer

La Ville et l'APUR ont déjà initié une « boîte à outils » pour l'aménagement des places. Ce document, non exhaustif, présente des références d'aménagement provenant d'horizons divers. Il sera complété en 2017. Il proposera des exemples et des solutions correspondant aux quatre types de lieux identifiés.

La stratégie Paris piéton s'appuie sur des opérations d'aménagement correspondant à chaque type de lieu. Ces projets d'investissement lui permettent de mettre en œuvre des solutions pour répondre aux problématiques soulevées. Certains de ces projets sont actés au plan de mandature. Une vingtaine d'autres seront lancés dès 2017 au titre du Budget participatif « Paris aux piétons » (annexes 3 et 4). Chacun fera l'objet d'une démarche concertée : diagnostic centré sur les usages, conception et mise en œuvre de solutions d'aménagement, évaluation partagée. A terme, une synthèse présentera les expériences positives qui pourront servir de guide méthodologique dans l'avenir.

### **Des axes routiers à apaiser**

Les conditions de la marche ne sont pas idéales sur les grandes artères dominées par la circulation des véhicules motorisés. Même quand les trottoirs sont larges, les piétons souffrent du bruit et de la pollution. La vitesse constitue également un motif d'insécurité ou de mal-être, en particulier pour les enfants et les personnes âgées.

### **Des promenades à conforter**

Plusieurs voies initialement dédiées à la promenade en ont perdu les caractéristiques au fil des aménagements en faveur des transports routiers. Les cheminements piétons souffrent de ruptures fortes. Ces voies présentent un potentiel inexploité, aussi bien pour les activités de loisirs que pour les déplacements du quotidien.

### **Des places à valoriser**

Trop de places sont devenues des carrefours et pâtissent d'une utilisation disproportionnée de l'espace public au profit des véhicules motorisés. Il s'agit de rééquilibrer l'utilisation de ces espaces au profit des piétons.

### **Des franchissements à faciliter : boulevard périphérique et autres ruptures urbaines à atténuer**

Le boulevard périphérique constitue une rupture urbaine particulièrement difficile à franchir pour les piétons. Les transformations urbaines en cours dans les territoires limitrophes plaident également en faveur d'une requalification de ces liaisons piétonnes. De même, certaines grandes emprises ou infrastructures obligent les piétons à les contourner et contraignent les déplacements à pied.

*La ville conduira plusieurs opérations d'aménagement permettant d'apaiser les axes routiers et d'améliorer la continuité et l'agrément de grandes promenades. Ces projets permettront d'expérimenter différentes manières d'y parvenir. La création d'un parcours sportif, vert et culturel illustrera une des solutions proposées. Le projet de réaménagement des 7 places répond à l'objectif d'un partage plus équilibré de la voirie en faveur des piétons. Il en est de même du projet gagnant du Budget participatif 2016 pour 6 places des quartiers populaires. La ville facilitera plusieurs franchissements du périphérique et atténuera*

*certaines ruptures urbaines en testant différentes solutions d'aménagement. Les solutions proposées pour chaque type de lieu et les opérations d'aménagement correspondantes figurent en annexe 1. Toutes ont vocation à constituer des projets exemplaires en termes d'accessibilité, de sécurité et de confort pour les piétons.*

## **CHANTIER n°2 : FAVORISER LA DIVERSITE D'USAGES DE LA RUE**

### **Des quartiers où privilégier la vie de la rue plutôt que la circulation**

Paris se caractérise par une forte densité et la ville manque souvent d'espace. Les voies assurent une fonction essentielle de transport et de déplacement. Mais elles jouent aussi un rôle majeur sur l'ambiance et la sociabilité des quartiers. Or le transit motorisé se révèle incompatible avec la forte sollicitation piétonne de certaines zones. La rue est perçue comme dangereuse pour les enfants. Le rayon de déplacement autorisé par les parents a diminué au fil du temps. Comment remettre à l'honneur les fonctions sociales des rues et places parisiennes ? Comment faire pour que les enfants aient à nouveau droit de cité ? Comment trouver un meilleur équilibre entre transit et séjour, entre déplacement et voisinage ?

Plusieurs types de solutions peuvent être proposés : fermetures temporaires à la circulation comme dans les secteurs « Paris respire » ; piétonisations définitives ; ou encore priorité donnée aux piétons sur les autres modes de déplacements dans certaines voies, grâce au statut de zone de rencontre.

Les secteurs les plus fréquentés gagneraient à se voir dotés d'un statut particulier. La stratégie Paris piéton propose l'expérimentation, dans les arrondissements volontaires, de nouvelles formes de « zones de rencontres », rendues plus visibles. Introduites dans le code de la route en 2008, les zones de rencontre doivent permettre aux piétons de circuler sans danger sur le trottoir et la chaussée. Cependant ce concept est encore trop peu connu du grand public et difficile à mettre en pratique. Un panneau seul peut ne pas être suffisant pour faire comprendre aux automobilistes qu'ils doivent laisser la priorité aux piétons et rouler à moins de 20 km/h. Pour des changements effectifs, le périmètre choisi doit être immédiatement identifiable. Il doit correspondre à un secteur très sollicité par les piétons et à un réseau de rues formant un ensemble cohérent. Un éventail de petites interventions paysagères doit permettre de saisir aussitôt la priorité donnée aux piétons.

*Plusieurs projets d'aménagements permettront de tester différentes manières de donner la primauté à la vie locale sur le transit. La Ville mettra en place de nouvelles formes de « zones de rencontres » ainsi que des « rues aux enfants » (annexe 1)*

### **Une utilisation plus diversifiée du domaine public**

La transformation des modes de vie urbains s'inscrit dans l'espace public. Les usages de la voirie évoluent. Ils peuvent refléter le souhait des riverains de prendre soin de leur quartier. Ils correspondent aussi à la recherche de lieux d'expression, de détente, de rassemblement, de création et d'invention. Le foisonnement de ces activités, collectives ou individuelles, publiques ou privées, marchandes ou non, amène à réfléchir à ce qu'il convient de faire dans chaque cas. Permettre, faciliter, pénaliser, empêcher, imposer, sécuriser, rendre possible ? Et selon quels critères ? Ces interrogations invitent à reconsidérer les principes qui sous-tendent la répartition des rôles entre puissance publique et initiative privée. Elles soulèvent des questions juridiques, techniques, financières, esthétiques... sur les conditions d'utilisation du domaine public. Plusieurs cas de figure ont inspiré des propositions sur ces enjeux.

Ainsi l'idée d'utiliser des places de stationnement pour d'autres usages a été votée au Budget participatif. Elle représente une opportunité pour la vie locale quand l'espace est rare. Elle fait partie des solutions à tester pour identifier les zones de rencontre et faciliter les cheminements entre le trottoir et la chaussée.

La diversité de fréquentation des espaces publics est un autre enjeu essentiel. Certains lieux, à certaines heures suscitent un sentiment d'insécurité et sont évités. Comment favoriser leur mixité et leur hospitalité

pour tous ? Soucieuse de la réappropriation de ces espaces, notamment par les femmes et les jeunes filles, la Ville a produit un guide référentiel Genre et espace public. Il attire l'attention sur les questions à se poser et les indicateurs à construire pour un environnement urbain égalitaire. La présence humaine, variée notamment en termes de genre et d'âge, est un signe du bon fonctionnement d'un espace public. Dans le cas d'espaces délaissés ou de conflits d'usages, les réponses passent par des projets visant à réinvestir collectivement les lieux et à faciliter la médiation. Ils reposent sur le partenariat entre les acteurs de l'espace public et nécessitent simultanément un cadre clair et une certaine souplesse.

Malgré une implication forte de la Ville en faveur des personnes sans-abris et en grande précarité, celles-ci restent rarement associées aux projets touchant le cadre de vie. Elles se sentent souvent rejetées et exclues y compris de l'espace public qui, par définition, doit bénéficier à tous.

Dans l'optique de redonner vie à la rue, les structures situées en rez-de-chaussée ont un rôle essentiel à jouer. Publiques ou privées, elles peuvent contribuer à renforcer l'hospitalité des espaces communs. Certains établissements recevant du public souhaiteraient utiliser une partie de la voirie comme « parvis ». Les structures jeunesse et les équipements culturels municipaux trouveraient là un moyen de se rendre plus visibles : en mettant en valeur leurs entrées, en animant leurs seuils, ils élargiraient leur public. Ils contribueraient davantage, dans le même temps, à la vitalité piétonne du quartier.

*Plusieurs sites sont identifiés pour expérimenter des usages plus variés de l'espace public. La Ville testera avec les arrondissements volontaires l'utilisation de places de stationnement à d'autres fins. Elle produira un guide juridique et pratique relatif aux usages du domaine public. Elle proposera des conventions types pour les projets d'appropriation collective. La ville initiera des partenariats pour donner la parole à des personnes en grande précarité sur les usages de l'espace public. Un équipement jeunesse permettra un premier test sur les manières d'animer les parvis d'établissements recevant du public (annexe 1)*

### **CHANTIER n°3 : ELEVER LES STANDARDS DE CONFORT DES ESPACES PUBLICS**

#### **Des espaces publics plus accessibles, plus sûrs et plus accueillants**

La qualité piétonne d'un espace repose aussi sur les caractéristiques physiques du lieu. Plusieurs facteurs concourent à rendre l'environnement confortable et agréable pour les piétons.

Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (Pave), adopté en septembre 2012, recense 18 situations décisives pour le confort des piétons. Cheminer sur un trottoir, faire une pause, aborder des terrasses et étalages, des occupations temporaires, des chantiers, traverser une chaussée circulée, accéder à une station de transports en commun... Ce document dense et complexe comprend un référentiel technique parisien qui complète la réglementation nationale. Il nécessite des formations renouvelées à destination des agents intervenant sur l'espace public.

L'application Dans ma rue permet aux usagers de signaler les anomalies constatées, elle est tout particulièrement tournée vers les piétons. Son amélioration constante doit permettre de mieux répondre à leurs attentes.

En matière de sécurité routière, les piétons restent exposés aux dangers de la circulation motorisée. Ils représentent 56% des tués en 2016 à Paris. 72% ont plus de 60 ans. Les accidents ont lieu pour la majorité sur la chaussée et lors des traversées. Plusieurs mesures permettant d'y remédier méritent d'être intensifiées : réduction de la vitesse maximum de circulation ; sécurisation des traversées piétonnes ; suppression des places de stationnement en amont des passages piétons pour augmenter la visibilité. D'autres modes de déplacement peuvent être à l'origine d'un sentiment d'insécurité pour les piétons. Le plan vélo prend en compte cette dimension. Le réseau qu'il crée pour les cyclistes contribue à préserver les espaces destinés aux piétons et notamment les trottoirs. C'est le cas des aménagements dédiés comme de la généralisation du double sens cyclable dans les zones 30. Ainsi le plan vélo évite de prendre de la place aux piétons. Il veille à traiter le mieux possible les zones de conflit potentiel, par exemple aux carrefours. Cependant les zones à priorité piétonne méritent d'être réaffirmées comme telles, même si les vélos y sont autorisés. Enfin, la multiplication des engins de déplacement personnel (gyropode, hoverboard, trottinette...) est de nature à perturber la sérénité des piétons. La ville participe à une réflexion nationale sur ces modes de déplacement

actuellement non soumis à une réglementation spécifique. Elle défend la création d'un cadre juridique qui protège la sécurité des piétons.

Le confort des usagers est également lié aux services mis à leur disposition sur le domaine public. Il tient en partie à un maillage suffisant de sanisettes et de fontaines. Il repose aussi sur les possibilités de s'asseoir et de faire une pause, jugées aujourd'hui insuffisantes. La ville peut proposer à cet effet bancs publics, chaises mobiles ou sièges informels : socles, marches, sol, fontaines, bornes.... Elle pourrait aussi favoriser la mise à disposition de sièges à ranger le soir.

Les lieux de halte et de tranquillité sont souvent rares. Or leur existence et la qualité de leur aménagement sont déterminantes pour les piétons. Comment offrir des espaces de respiration sans en prédéfinir les usages ? L'APUR a recensé un certain nombre de « lieux singuliers » qui mériteraient d'être mis en valeur : placettes, retraits d'alignement, passages, impasses, escaliers... De la même manière, les entrées de parcs et jardins appellent un traitement spécifique pour offrir des espaces de transition aux piétons et permettre à l'ambiance végétale d'être plus présente sur la rue.

Plus largement, l'agrément des espaces publics détermine le plaisir de marcher et l'envie de passer du temps dehors. Chaque intervention de voirie doit prendre en compte le paysage et les qualités singulières des espaces. L'ambiance sonore et l'éclairage méritent une attention particulière. La prise en compte des cinq sens et des temporalités doit enrichir les projets.

*Plusieurs sites sont proposés pour étudier comment concilier au mieux accessibilité, sécurité et agrément. La ville expérimentera différentes solutions pour sécuriser les traversées piétonnes, notamment pour les personnes malvoyantes. Elle renforcera les actions de sensibilisation des agents à l'accessibilité et à la sécurité routière. Elle poursuivra une expérimentation en partenariat avec l'association française de l'éclairage pour mieux prendre en compte la déficience visuelle. La Ville proposera en 2017 une nouvelle version de l'application Dans ma rue. Celle-ci permettra d'associer les citoyens à des diagnostics partagés en leur proposant de participer à des campagnes de recensement par thématiques. De même, dès 2017, Paris lancera une campagne de communication sur la cohabitation entre modes de déplacements. Elle renforcera son action en matière de sécurité routière. La Ville développera également les marches exploratoires et « diagnostics sensibles » dans ses projets d'espace public. L'Apur proposera une « boîte à outils des lieux singuliers » pour révéler le potentiel de ces espaces (annexe 1)*

### **Des cheminements dégagés, en particulier dans les lieux de surdensité piétonne**

L'encombrement des cheminements, la multiplication des mobiliers, rendent les continuités piétonnes difficiles. Le débordement des terrasses, les chantiers mal tenus, le stationnement des deux-roues motorisés sur les trottoirs sont particulièrement pointés du doigt.

Un des principaux problèmes des piétons est lié à la surfréquentation de certains sites. C'est le cas des pôles touristiques, des grands magasins et des gares. Mais on rencontre aussi cette problématique lors d'événements ponctuels qui génèrent plus de visiteurs. Ces situations de grande affluence métropolitaine et touristique appellent des solutions spécifiques.

*La nouvelle brigade d'intervention municipale permettra une meilleure application de la réglementation relative à l'accessibilité ainsi qu'aux étalages et terrasses. Un travail collectif soutenu entre les services de la ville permettra à la fois de lutter contre les infractions et de sensibiliser professionnels et particuliers. Cette vision concertée permettra également d'accentuer le désencombrement de l'espace, afin d'améliorer le bien-être des piétons et la qualité du paysage. Seront concernés les mobiliers de protection (potelets, barrières..), de signalisation (informations redondantes), de propreté, d'éclairage, de publicité. Ainsi l'installation des mobiliers défensifs sera réduite et limitée aux seuls cas où les phénomènes de stationnement illicite sont récurrents et où la verbalisation ne suffit pas. La pose d'un nouveau mobilier (corbeille, banc, etc.) devra inciter à déposer d'autres objets de l'environnement immédiat pour ne pas surcharger et encombrer les trottoirs. L'expérimentation relative à l'installation de contre-terrasses dans la bande de stationnement permettra de tester cette manière de libérer les cheminements. La Ville créera des places supplémentaires de stationnement sur chaussée pour les deux-roues motorisés. Elle renforcera sa vigilance sur le respect des protocoles de bonne tenue des chantiers et augmentera le nombre de contrôles en le portant à 2000 par an. La révision du règlement de voirie, intervenu l'année dernière, poursuit ces*

*mêmes objectifs. Enfin, la Ville expérimentera des solutions pour fluidifier les circulations piétonnes dans un site particulièrement fréquenté, notamment la traversée simultanée dans toutes les directions (annexe 1).*

## **CHANTIER n°4 : REPENSER L'ORIENTATION DES PIETONS**

### **Des repères plus efficaces pour trouver son chemin**

Le choix de se déplacer à pied dépend en partie de la possibilité de s'orienter dans la ville. La peur de se perdre ou l'ignorance des ressources proposées sur le chemin restreignent le recours à la marche. Pour s'orienter, les marcheurs utilisent plusieurs types d'informations : caractéristiques du paysage urbain, signalétique, plaques de rue, sollicitation de tierces personnes, consultation de cartes ou de GPS. Les panneaux actuels sont peu repérables, parfois obsolètes, et se noient parmi d'autres informations. Leur multiplication encombre l'espace public. C'est pourquoi la ville préfère se concentrer sur l'amélioration des plans de quartier. Toutefois, certains piétons les comprennent mal et d'autres sources d'informations doivent les compléter. L'orientation doit prendre en compte les besoins spécifiques, notamment ceux des aveugles et mal-voyants.

*Il est proposé de repenser la stratégie d'orientation pour offrir aux visiteurs et aux marcheurs une ville à la fois accueillante et inclusive. Le partenariat avec les opérateurs de transports jouera un rôle décisif pour la cohérence du dispositif. Il pourra tirer les enseignements du projet « correspondances urbaines » RATP/Ville de Paris. La stratégie reposera notamment sur des plans de quartier indiquant les temps de marche et adossés à des supports existants. Elle prendra en compte l'orientation de tous, notamment des aveugles et mal-voyants. Une expérimentation est prévue avec des musées sur la mise en valeur graphique des équipements et points d'intérêt. Le schéma directeur de jalonnement sera revu afin d'éviter la multiplication des supports et de tenir compte de l'évolution des nouvelles technologies (annexe 1).*

### **Des parcours signalés pour découvrir la ville à pied**

La marche est le moyen idéal pour découvrir et mieux connaître Paris. Elle constitue d'ailleurs l'une des composantes du Schéma touristique. La municipalité entend encourager cette pratique, non seulement chez les visiteurs et les touristes, mais aussi chez les Parisiens. 180 km de randonnée sont déjà balisés dans Paris et ses deux Bois. La création de parcours pédestres permet de guider les usagers et de valoriser les quartiers signalés. Elle met en valeur les dimensions historiques et culturelles des itinéraires, ainsi que leurs qualités sensibles et esthétiques. Elle peut introduire des éléments ludiques dans l'espace public et permettre de tester de nouveaux services.

*Trois parcours expérimentent des solutions innovantes pour guider les cheminements des visiteurs. La ville veillera à la cohérence des initiatives ainsi qu'à la sobriété et à la discrétion de leur insertion dans le paysage (annexe 1)*

## **CHANTIER n°5 : CONFORTER LA CULTURE PIETONNE DE PARIS**

### **Une célébration des piétons de Paris**

Les représentations de la marche ne sont pas toujours positives. Bien des marcheurs parisiens ne se perçoivent pas comme tels et leurs parcours quotidiens peuvent être vécus comme des contraintes. L'image de la marche mérite d'être valorisée. Or l'image piétonne de Paris, reconnue dans le monde entier, constitue un atout. La capitale reste par exemple associée au célèbre « piéton de Paris » décrit par Léon Paul Fargue.

Par ailleurs les secteurs du stylisme et du design pourraient faire progresser l'équipement des marcheurs urbains. Se développerait ainsi l'image d'une ville à la fois « douce » et d'avant-garde.

*La ville initiera des projets en ce sens avec des lieux d'exposition et de manifestations culturelles, ainsi qu'avec les Ateliers de Paris, incubateur d'entreprises et galerie d'exposition, dédiés aux métiers d'art, au design et à la mode (annexe 1)*

### **La marche urbaine comme art de vivre**



La pratique de la marche a des conséquences bénéfiques sur l'environnement et aussi sur la santé physique et mentale des individus. Avec 24 minutes par jour en moyenne, les Parisiens ne sont pas loin des 30 minutes recommandées par l'Organisation mondiale pour la santé. Cependant, il est encore possible de développer la pratique de la marche dans la capitale

- 33% des Parisiens marchent moins d'1 km par jour
- De nombreux déplacements de 1 à 2km sont réalisés chaque jour en transports collectifs. Un transfert vers la marche de ces courts trajets permettrait de désaturer en partie le réseau de transports en commun.
- La simple prise de conscience des courtes distances à pied à Paris peut jouer un rôle décisif.
- Une certaine disparité existe entre les arrondissements, puisque la marche représente 46% des déplacements dans certains et 57% dans d'autres (10% à 19% en voiture)
- Les propositions de promenades urbaines et de parcours pédestres métropolitains rencontrent un succès grandissant

*La ville expérimentera différentes formes d'encouragements à la marche. Une communication nouvelle insistera sur le plaisir de marcher. Elle privilégiera une approche ludique, créative, collaborative et événementielle. La ville produira des cartes de Paris indiquant les temps de trajet à pied. Elle soutiendra des incitations à la marche auprès de différents publics en s'appuyant sur des relais de proximité : écoles, dispensaires et centres de santé, établissements pour personnes âgées. Elle montrera l'exemple à travers le Plan de déplacement de l'administration parisienne en renforçant la promotion de la marche auprès de ses agents (annexe 1).*

## **MISE EN ŒUVRE**

Issue de la consultation des citoyens, la stratégie Paris piéton respecte les principes d'une élaboration concertée aussi bien dans sa conception que dans la mise en œuvre proposée.

Chacun des chantiers initiés reposera sur une dynamique collective et partenariale, associant l'ensemble des parties prenantes.

Des stratégies piétonnes d'arrondissements pourront compléter les mesures initiales. La DVD, soutenue par l'APUR, accompagnera cette évolution. Chaque arrondissement pourra établir un diagnostic et des orientations sur son territoire en se servant d'atlas spécifiques produits par l'APUR.

La Mission Métropole du Grand Paris contribuera à une démarche similaire associant les territoires limitrophes.

A l'échelon parisien, des présentations régulières de l'avancée des projets auront lieu en Commission extra-municipale des déplacements et du partage de l'espace public. Elles favoriseront le dialogue nécessaire avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Elles permettront également de mettre en valeur les contributions des différentes délégations de la Ville et de ses partenaires à la stratégie Paris piéton, sous la forme d'un document de synthèse annuel.

L'évaluation constituera un chantier à part entière, lancé dès le premier semestre de l'année 2017. La Ville initiera une étude « Make walking count ». Celle-ci permettra de mieux connaître les comportements et représentations des marcheurs et de situer Paris dans les comparaisons internationales.

En conclusion, je vous demande :

- d'approuver la stratégie Paris piéton, exposée ci-dessus
- de m'autoriser à signer la Charte internationale de la marche

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris



**2017 DVD 5 Stratégie Paris piéton. Approbation de la stratégie Paris piéton et signature de la Charte internationale de la marche.**

Le Conseil de Paris siégeant en formation de conseil municipal

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le projet de délibération en date du .....par lequel Madame la Maire de Paris lui demande d'approuver la stratégie Paris piéton et de l'autoriser à signer la Charte internationale de la marche ;

Vu l'avis du Conseil du 1er arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 2ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 3ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 4ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 5ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 6ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 7ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 8ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 9ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 10ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 11ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 12ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 13ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 14ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 15ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 16ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 17ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 18ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 19ème arrondissement en date du ;  
Vu l'avis du Conseil du 20ème arrondissement en date du ;

Sur le rapport présenté par Monsieur Christophe NAJDOVSKI au nom de la 3e Commission,

Délibère

Article 1 : Est approuvée la stratégie Paris piéton.

Article 2 : La Maire de Paris est autorisée à signer la Charte internationale de la marche dont le texte est joint à la présente délibération.