

« Paris : Priorité Piéton ! »

Plan Piéton

2023-2030



© Joséphine Brueder / Ville de Paris

Dossier de presse

Novembre 2023

Sommaire

P.6 **Editos**

P.8 **Bilan des pratiques piétonnes à Paris**

- Chiffres clés
- Qui sont les piétons à Paris et pourquoi marchent-ils ?
- Un besoin de sécurité

P.10 **“Paris : Priorité Piéton !” Le Plan piéton 2023-2030 de la Ville de Paris»**

- Donner plus de place aux piétons et affirmer partout la priorité piétonne
- Élever les standards de qualité, de sécurité et de confort des espaces piétons
- Adapter la marche aux enjeux climatiques







EMMANUEL GRÉGOIRE

Premier adjoint à la Maire de Paris

Reléguée au rang de simple « loisir » par l'avènement de l'automobile, la marche retrouve progressivement toute sa place au sein des modes de mobilités et des politiques publiques qui y sont associées. Dans une ville en pleine transformation pour s'adapter aux dérèglements climatiques, la marche est au cœur de la transition des déplacements, tant dans les déplacements de proximité, l'intermodalité, la promenade ou la flânerie.

En ce sens, la marche n'est pas un mode de déplacement comme un autre, elle est une solution universelle aux enjeux de notre époque. Ses bénéfices écologiques sont incontestables, en tant que seul mode de déplacement à zéro impact carbone, silencieux, et peu consommateur d'espace. Elle contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et la pollution sonore qui pèsent sur toutes les métropoles. Elle offre en plus de cela des bénéfices sociaux et sociétaux incomparables, en favorisant l'activité physique, en limitant toutes les pollutions et accidents, tout en renforçant les liens sociaux entre les résidents et commerçants d'une même rue. En outre, la marche se présente comme un mode de déplacement gratuit et accessible à tous.

À Paris, la marche est également au cœur du tourisme, offrant aux visiteurs l'occasion unique de découvrir notre patrimoine, nos rues historiques, et notre art de vivre. Plus que tout autre mode de déplacement, elle joue un rôle majeur dans la vitalité commerciale, le commerce de proximité et le lien intime qu'entretiennent les habitants avec leur ville.

Ce Plan Piéton 2023-2030 vient apporter des réponses à ces enjeux cruciaux. Il s'inscrit dans une démarche globale visant à repenser notre manière de concevoir et de partager l'espace public. Il promeut une culture de la mobilité piétonne, de l'accessibilité et d'un juste partage de la rue. Il vise ainsi à proposer aux Parisiennes et Parisiens un cadre de vie optimal dans une ville plus respirable et conviviale.

Ce Plan Piéton 2023-2030 vient apporter des réponses à ces enjeux cruciaux. Il s'inscrit dans une démarche globale visant à repenser notre manière de concevoir et de partager l'espace public. Il promeut une culture de la mobilité.



DAVID BELLIARD

Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

Lorsqu'un enfant fait ses premiers pas, c'est un exploit, un cap immense franchi, un événement à fêter. Une fois adulte, marcher devient d'une telle banalité, qu'on l'oublie. Et pourtant, nous marchons tous les jours et plusieurs fois par jour. C'est d'ailleurs la première façon de nous déplacer à Paris intra-muros : 65 % des déplacements y sont réalisés à pied.

Marcher, c'est aussi bon pour la santé et bon pour le porte-monnaie et c'est sans conteste la meilleure réponse pour ne pas polluer et sauver le climat. Il est donc urgent de remettre la marche sur le devant de la scène et de faire des piétons les héros du quotidien !

A Paris, ville dense à petite superficie, au sein d'une métropole extrêmement bien desservie en transport en commun, la marche est le mode de déplacement par excellence qui se suffit à lui-même ou qui se cumule avec les transports en commun.

Si les politiques en faveur des piétons sont une priorité de la Ville de Paris depuis plusieurs années, accélérer la transformation de nos rues est nécessaire au regard de l'accélération des dérèglements du climat. Végétalisation, pistes cyclables, voies de bus, lignes de tramway, zones de rencontre, ... : nous transformons profondément Paris et la façon que nous avons de nous déplacer. Dans ce contexte, réaffirmer la place de la marche et des piétons est impératif.

Avec ce plan « Paris : Priorité Piéton ! », nous voulons redonner ces lettres de noblesse à la marche, amplifier son développement en améliorant la sécurité et le confort des piétons tant sur les questions d'infrastructures à adapter, que de respect par les autres usagers de la route. La marche a de beaux jours devant elle et Paris y prendra toute sa part car au-delà du mode de déplacement, marcher et promouvoir la marche relèvent aussi d'une certaine philosophie de vie. C'est une invitation à ralentir, à profiter de la beauté de notre ville, de son patrimoine, de sa nature, de ses commerces de quartiers et de ses habitants. Dans un monde qui nous assigne à la vitesse, à la performance et à une certaine forme de brutalité, c'est peu dire que la flânerie apparaît comme un horizon désirable.

David Belliard

Bilan des pratiques piétonnes à Paris

Chiffres clés

A Paris, depuis plusieurs années déjà, l'action en faveur de l'amélioration et l'agrandissement des espaces piétons est déjà en marche. Ces dernières années, un très grand nombre d'aménagements dédiés aux piétons ou favorisant leurs déplacements ont été réalisés, ils illustrent la priorité que s'est faite la Ville de Paris de rendre la marche plus facile, attractive et accessible année après année.



Entre 2020 et 2023, la ville de Paris est passée de 65 à 92 hectares piétons soit + 33 % en 3 ans. Cela représente l'équivalent de quarante terrains de foot.



Création du parc des rives de Seine avec + 10 hectares supplémentaires d'espaces piétons sur 4,5 km rive droite et 2,5 km rive gauche »



Transformation de places :

- Place de la Bastille avec + 54% d'espace piéton
- Place de la Nation avec + 52 % d'espace piéton



Création de nouvelles rues aux enfants

- 201 rues apaisées à la circulation motorisée
- 57 rues totalement aménagées et végétalisées



65 % des déplacements réalisés à Paris intramuros se font à pieds



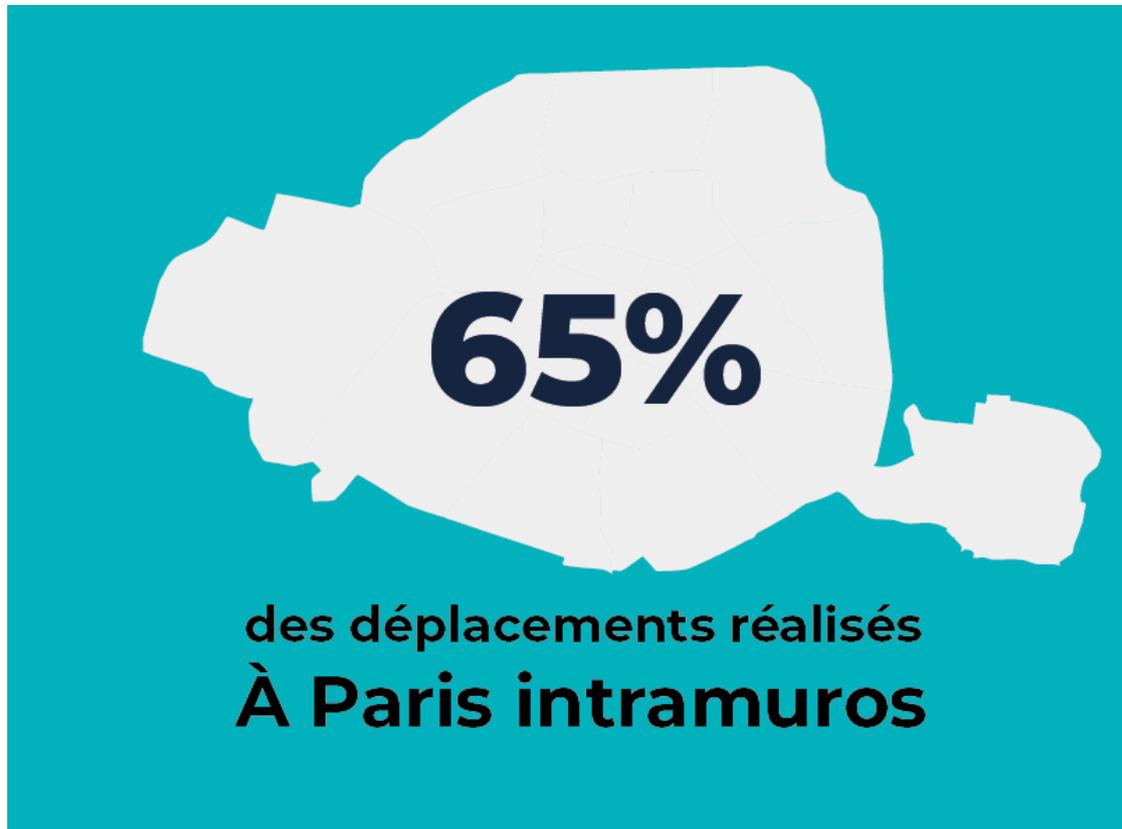
Limitation de la vitesse à 30 km/h pour renforcer la sécurité des piétons



Création de nombreuses zones Paris Respire pour profiter pleinement de la rue le dimanche et les jours fériés

Qui sont les piétons à Paris et pourquoi marchent-ils ?

À Paris, la marche à pied est le premier mode de déplacement des parisiennes et des parisiens quelle que soit la motivation de déplacement, à l'exception des déplacements domicile-travail pour lesquels les transports en commun restent majoritaires.



- 65 % des déplacements à Paris se font à pied
- Entre 2010 et 2020 le nombre de déplacements à pied à Paris a augmenté de 12%
- Un trajet moyen à pied dure 13 minutes et fait en moyenne 500 mètres
- Les jeunes (6-14 ans) et seniors (+60 ans) sont les publics qui marchent le plus

La diversité des usages piétons souligne l'importance de concevoir des espaces piétons les plus larges possibles, inclusifs, tenant compte des différences de besoins au cours de la marche. Dans un contexte de hausse des déplacements à pied à Paris ces dix dernières années, on observe une appropriation presque instantanée des espaces partiellement ou totalement piétonnisés, comme en témoigne le succès des rues aux écoles, des berges de Seine ou des opérations Paris Respirer.

Un besoin de sécurité

En tant qu'usager majoritaire et le plus vulnérable, la sécurité des piétons est au centre des transformations de l'espace public et l'action menée par la police municipale.

91%

des accidents graves ou mortels à l'encontre des piétons ont pour origine un conflit avec un véhicule motorisé



- 91% des accidents graves ou mortels pour les piétons sont dus à un véhicule motorisé
- Les poids-lourds sont surreprésentés dans les chiffres d'accidents graves et mortels. Cela s'explique notamment par les angles morts importants inhérents à ces grands véhicules
- Sur la période 2018-2021, sur 209 accidents provoqués par des poids-lourds impliquant des usagers vulnérables, 18 ont été mortels, dont 8 avec un piéton et 7 avec un cycliste
- Entre 2017 et 2022, le nombre de blessés hospitalisés a diminué d'environ 40%

Afin d'améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des piétons, le code de la rue développe de nombreuses mesures pour réduire les infractions sur trottoirs (stationnement, circulation, terrasses non autorisées...). C'est aussi le sens de l'interdiction des trottinettes électriques en libre-service qui donnaient lieu à de trop nombreux accidents légers et stationnements gênants aux abords des espaces piétons.

“Paris : Priorité Piéton !” Le Plan piéton 2023-2030 de la Ville de Paris



© JOSEPHINE BRUEDER /VILLE DE PARIS

Doté de 300 millions d'euros d'investissements sous cette mandature, ce Plan Piéton 2023-2030 est un outil majeur de la transformation et de l'adaptation de la Ville aux dérèglements climatiques. Il vise à rendre la marche plus accessible, sûre et agréable pour tous les habitants et visiteurs de notre ville, avec 3 objectifs :

- **Donner plus de place aux piétons et affirmer partout la priorité piétonne**
- **Élever les standards de qualité, de sécurité et de confort des espaces piétons**
- **Adapter la marche aux enjeux climatiques**

“Paris : Priorité Piéton !”

Donner plus de place aux piétons et affirmer partout la priorité piétonne

Accorder davantage de place aux piétons

Créer 100 nouveaux hectares d'espaces piétons d'ici 2030 et poursuivre le rééquilibrage de l'espace public en faveur de la marche

D'ici 2026, la Ville de Paris prévoit de :

- Piétonniser 100 nouvelles rues à proximité des écoles primaires, élémentaires, des collèges, lycées, universités ou établissements publics recevant des enfants ou des étudiants ;
- Aménager 50 nouvelles Rues Aux Enfants avec de la nature, des fontaines, des bancs et des marquages ludiques au sol
- Piétonniser 17 nouvelles voies dans le cadre de la démarche Embellir Votre Quartier
- Réaliser de nouvelles places piétonnes, notamment à proximité des sites olympiques
- Piétonniser progressivement les 12 km de contre-allées des boulevards et des avenues parisiennes
- Créer ou agrandir un cœur piéton dans chaque arrondissement, en concertation avec les Mairies d'arrondissement, grâce à de nouveaux plans de circulation réduisant le trafic motorisé.



© JEAN-BAPTISTE CURLIAT / VILLE DE PARIS

Étendre le dispositif “Paris Respire” et faciliter les piétonisations temporaires ou événementielles

Pour permettre aux Parisiens de profiter davantage d'une ville sans voiture, la Ville de Paris prévoit :

- d'élargir les “Paris Respire” du dimanche en lien avec les Mairies d'arrondissement
- d'expérimenter des “Paris Respire” étendus sur toute la durée du week-end en été



Améliorer les déplacements à pied en créant un réseau piéton efficace et lisible

Améliorer la signalétique des rues parisiennes

Afin de faciliter l'orientation des piétons, la Ville de Paris s'engage d'ici 2026 à :

- Assurer la présence et la lisibilité des plaques de rues
- Mener une campagne de réinstallation des plaques de rues manquantes, grâce à une opération participative et citoyenne sur DansMaRue

Améliorer les continuités piétonnes entre Paris et les communes limitrophes

Afin de favoriser les déplacements piétons entre Paris et ses différentes communes voisines et de casser la fracture que représente aujourd'hui le Périphérique, la Ville de Paris s'engage à :

- Renforcer son travail partenarial avec les communes voisines pour créer des liaisons piétonnes plus fluides et accessibles entre Paris et la petite couronne ;
- Systématiser la création et le renforcement des continuités piétonnes situées aux portes de Paris dans le cadre des projets d'urbanisme.

Renforcer la marche dans les déplacements intermodaux

Renforcer le rôle de la marche en complémentarité avec les transports en commun

Afin d'assurer des trajets efficaces entre les différents modes de transports, la Ville de Paris s'engage à :

- Faciliter les cheminements en correspondance entre les stations de bus, de métros, de tramway et de stationnement vélo.



© JOSEPHINE BRUEDER / VILLE DE PARIS

Améliorer le confort aux arrêts de bus

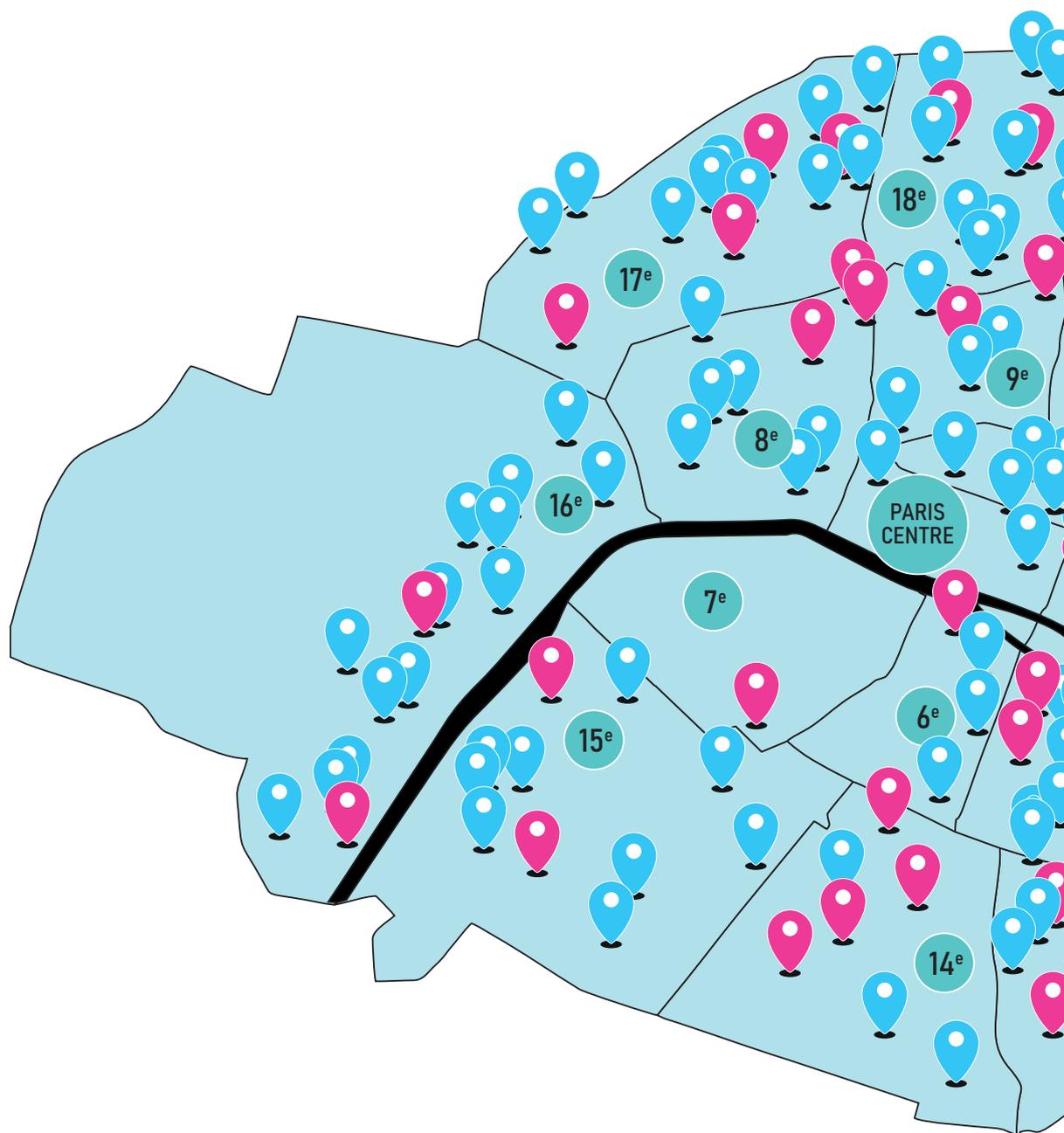
Afin que chaque arrêt de bus soit adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite, garantissant ainsi un accès équitable à l'ensemble du réseau de transport en commun, la Ville de Paris s'engage à :

- Finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus et aménager des zones d'attentes des transports en commun plus confortables.



© JOSEPHINE BRUEDER/VILLE DE PARIS

PLAN RUES AUX ÉCOLES



PARIS CENTRE

- rue de l'Arbre Sec
- rue Brantôme*
- rue Dussoubs*
- rue du Fauconnier
- rue Geoffroy l'Asnier
- rue des Hospitalières-Saint-Gervais*
- rue de la Jussienne*
- rue de Louvois
- rue de Moussy
- rue des Petits Carreaux
- rue du Petit Musc
- rue Poullétier
- rue Saint-Denis*
- rue Saint-Louis-en-l'Île
- rue Saint-Martin
- rue Saint-Merri
- rue Saint-Roch
- rue des Vertus

5^e

- rue de l'Arbalète (entre les rues Berthollet et Claude Bernard)
- rue Boutebrie - Rue de la Parcheminerie
- rue Cujas
- rue Erasme
- rue de Poissy
- rue de Pontoise
- rue des Lyonnais
- rue Mouffetard sud
- rue Rollin*
- rue du Sommerard

- rue Victor Cousin

6^e

- rue Auguste Comte
- rue du Jardinnet
- rue Littré
- rue Saint-Benoît

7^e

- rue Eblé

8^e

- rue de la Bienfaisance
- rue de Florence
- rue de Monceau
- rue de Moscou
- rue de Naples
- rue Paul Baudry
- rue Robert Estienne
- avenue Van Dyck (entre la rue de Courcelles et le Parc Monceau)

9^e

- rue de Bruxelles
- rue Buffault
- rue Chaptal
- rue Louise-Émilie-de-La-Tour d'Auvergne
- rue Milton
- rue de la Victoire

10^e

- rue de Belzunce
- rue Boy-Zelenski
- rue Jean Poulmarch
- rue de Lancry
- rue Legouvé

- rue Léon Schwartzberg*
- rue Louis Blanc
- rue Pierre Bullet (du n°2 au n°6 de la rue)
- impasse Sainte-Marthe*
- rue Vicq d'Azir

11^e

- rue Amelot
- impasse de la Baleine
- passage Beslay
- avenue de Bouvines
- passage Bullourde
- Cité Souzy
- rue de Naples
- rue Pihet
- rue de la Présentation

12^e

- avenue Armand Rousseau
- rue Bignon
- rue de la Brèche aux Loups
- rue Charles Baudelaire (nord)
- rue Charles Baudelaire (sud)
- Cité Moynet
- rue d'Artagnan*
- rue Elisa Lemonnier
- rue Guillaumot
- rue Jacques Hillairet
- avenue Lamoricière
- rue des Meuniers

13^e

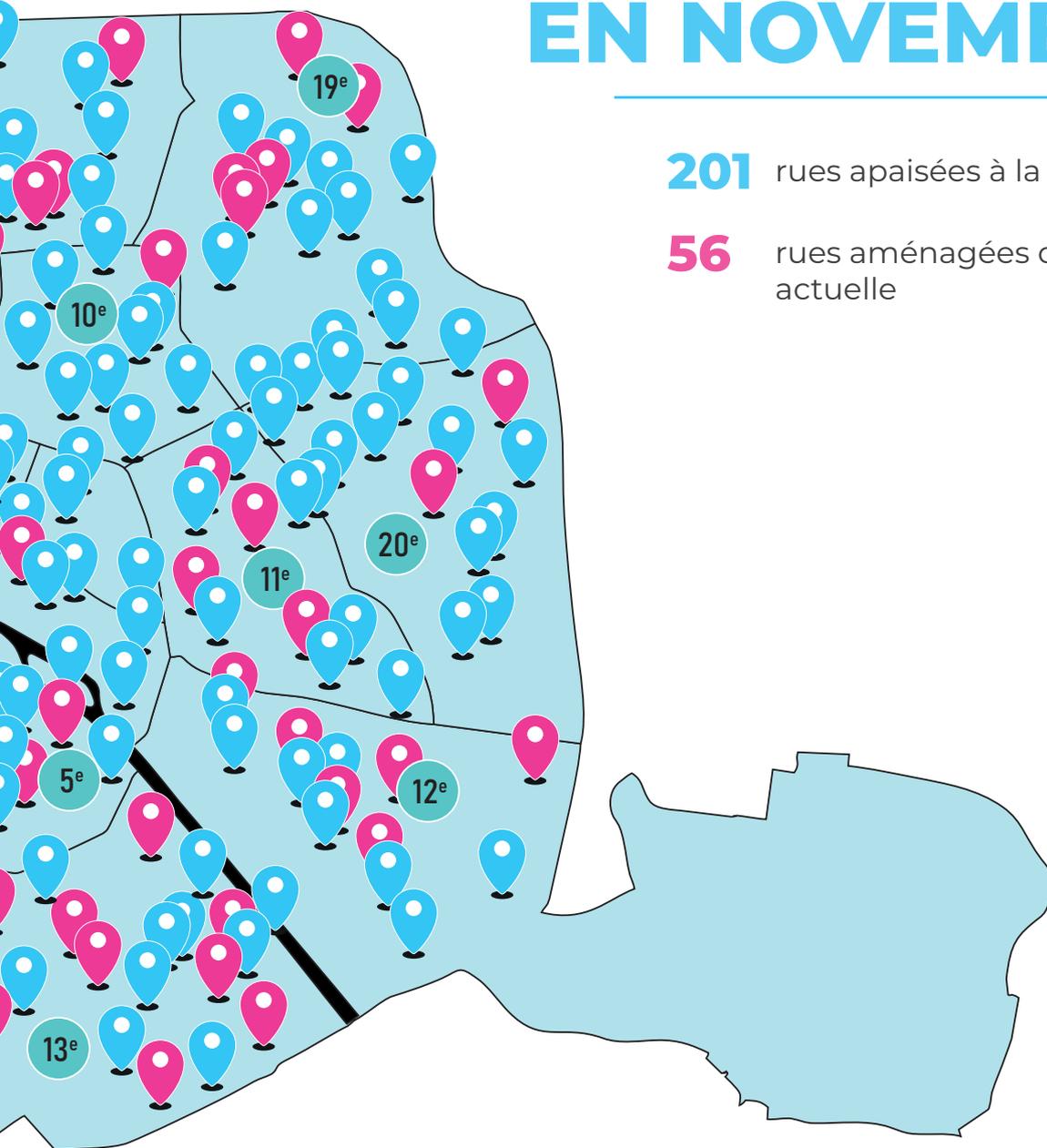
- rue George Balanchine (de quai de la Gare à rue Fernand Braudel)

- rue Baptiste Renard
- impasse Clara Zetkin
- rue Corvisart
- rue Damesme
- rue du Docteur-Bourneville
- rue du Docteur-Magnan
- rue Emile Levassor
- place Jeanne d'Arc (impair)
- place Jeanne d'Arc (pair)
- rue Pierre Gourdault (n°6)
- rue Pierre Gourdault (n°11)*
- rue Pirandello (de rue Oudry à rue le Brun)
- rue Primo Levi (entre les rues Oliver Messiaen et des Frigos)
- rue de la Providence (entre les rues Bobillot et de Tolbiac)
- rue Ricaut
- rue Simone Weil*
- rue Sœur Catherine Marie*
- avenue Stephen Pichon
- rue Vandrezanne*
- rue Yeo Thomas*

14^e

- rue Asseline
- rue Delbet
- rue Huyghens
- rue Jacquier
- rue Jean-Dolent
- rue Prisse d'Avennes
- rue Severo (entre les rues des Plantes et Georges Saché)

EN NOVEMBRE 2023



201 rues apaisées à la circulation motorisée

56 rues aménagées depuis la mandature actuelle

15^e

- rue Aristide Maillol*
- place du Cardinal Amette
- rue de Cherbourg
- rue de la Saïda
- **rue François Coppée (tronçon en impasse depuis la rue de Plélo)**
- rue Gerbert (entre les rues Bausset et Fenoux)
- rue Gutenberg (n°50)
- rue Gutenberg (n°72)*
- rue Jongkind*
- rue Lacordaire
- avenue Sainte-Eugénie
- **rue Schutzenberger**

16^e

- rue des Bauches
- rue Boileau
- avenue Boudon
- rue Chernoviz
- rue Decamps
- rue Eugène Delacroix
- **rue Gustave Zédé**
- rue Louis David
- **boulevard Murat**
- rue de Musset (entre les rues Boileau et Chardon-Lagache)
- avenue du Parc des Princes
- rue Paul Valéry (entre les rues Georges Ville et Lauriston)
- rue des Perchamps
- rue du Père-Brottier

- rue des Vignes

17^e

- **rue du Capitaine Lagache (entre les rues Legendre et Guy Môquet)**
- rue Charles Tournemire*
- rue Christine de Pisan*
- cité des Fleurs*
- **rue du Colonel Moll**
- **rue Dautancourt (entre les rues Saint-Jean et Davy)**
- rue Gustave Doré (entre le boulevard Pereire et l'avenue de Wagram)
- **rue Lacaille**
- rue Lecomte
- rue Louis Vierende*
- passage Saint-Ange
- rue de Saussure
- rue des Tapisseries*

18^e

- rue Pierre Budin
- **rue Cavé (entre les rues Affre et Saint Jérôme)**
- **rue Championnet**
- rue Emile Duployé
- **rue Ferdinand Flocon**
- rue Foyatier*
- rue de la Guadeloupe (entre les rues du Canada et Pajol)
- rue Hermel
- place Jean-Baptiste Clément
- rue Maurice Genevoix*

- rue d'Oran
- rue d'Orsel
- rue Paul Abadie*
- rue Philippe de Girard
- **rue Richomme**
- **rue Saint-Luc**
- rue Vauvenargues

19^e

- rue des Cheminets
- **Cité Lepage (entre les rues Chaumont et de Meaux)**
- allée Darius Milhaud (n°8)*
- allée Darius Milhaud (n°53)*
- rue Édouard Pailleron
- rue Émèlie
- rue Eugénie Cotton*
- rue Fessart*
- passage Georges Thill*
- rue Henri Noguères*
- rue Jean-Quarré
- rue Jomard
- **rue Pierre Girard**
- rue Sadi Lecointe
- Cours du Septième-Art
- **rue Tandou (n°9)**
- **rue Tandou (n°6-22)**
- **passage de Thionville**

20^e

- allée Alquier Debrousse*
- rue des Amandiers
- rue Bretonneau
- **rue de la Cour des Noues (entre les rues de la Chine et du Cher)**

- passage Josseaume*
- rue du Jourdain
- rue Le Vau
- rue Levert*
- rue Mouraud*
- rue de Pali-Kao*
- rue du Père Julien Dhuit*
- **rue Pierre Foncin**
- passage de la Providence*
- rue Riblette
- rue du Surlélin (entre les rues Pelleport et Le Bua)
- rue Taclet
- rue de Tlemcen
- rue des Tourelles
- rue de Tourtille (entre les rues Lesage et de Belleville)

* Rues créées durant la mandature précédente

“Paris : Priorité Piéton !”

Élever les standards de qualité, de sécurité et de confort des espaces piétons

Affirmer la priorité piétonne, apaiser la circulation motorisée et lutter contre l'accidentologie piétonne

Réduire la vitesse et le nombre de véhicules motorisés en Ville

Dans la continuité des réformes menées pour apaiser la ville, Paris s'engage à :

- Poursuivre la réduction du nombre et des flux de véhicules motorisés au profit de l'apaisement de la Ville et des piétons, notamment en encourageant le recours aux transports en commun, au covoiturage, à la marche et au vélo ;
- Mettre en oeuvre une Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris ;
- Renforcer les opérations de police municipale destinées à lutter contre la vitesse excessive et le non-respect de la priorité piéton ;
- Équiper de jumelles radars et de sonomètres les policiers municipaux pour lutter contre la vitesse excessive et le bruit routier.

Clarifier et amplifier les Zones de Rencontre

Pour permettre une meilleure lisibilité et cohérence d'ensemble entre les Zones de Rencontre sur notre territoire, la Ville de Paris s'engage à :

- Préciser sa doctrine d'aménagement des zones de rencontre en matière de stationnement, de largeur des trottoirs et de covisibilité entre véhicules et piétons ;
- Déployer de nouvelles Zones de Rencontre en identifiant les voies et secteurs propices à la bonne compréhension et l'appropriation de ce statut de voie.

Améliorer la sécurité et le confort des traversées piétonnes

Les passages piétons sont des zones particulièrement sensibles en matière de sécurité routière, car la plupart des accidents surviennent à ces endroits. La Ville de Paris s'engage à :

- Considérer la vitesse des personnes âgées (soit 0,8 mètre par seconde selon CEREMA) comme base de référence pour la programmation des traversées piétonnes et allonger les temps de traversées quand cela est nécessaire ;



- Supprimer 100% du stationnement dans une bande de 5 mètres en amont et en aval des passages piétons afin d'améliorer la covisibilité entre véhicules circulant sur la voie et piétons traversant la chaussée ;
- Créer des traversées piétonnes supplémentaires pour que les piétons n'aient pas plus de 100 mètres à faire entre deux passages piétons ;
- Multiplier les feux sonores et chemins de guidage pour les personnes déficientes visuelles et assurer la distribution de commandes sonores gratuites ;
- Expérimenter de nouveaux dispositifs sonores ou tactiles facilitant les traversées de passages piétons pour les personnes en situation de handicap ;
- Aménager des îlots piétons confortables sur les traversées piétonnes les plus longues.

Vers une “vision zéro” accident grave et mortel à Paris

Afin de tendre vers la disparition des accidents graves ou mortels, la Ville de Paris :

- S'engage dans la démarche “vision zéro” initiée par d'autres villes européennes, afin de limiter de manière proactive tous les risques pesant sur usagers vulnérables de la voirie, notamment en réduisant la vitesse des véhicules, en améliorant la signalisation, en aménageant des continuités piétonnes sécurisées et en sensibilisant tous les usagers de la route ;
- Demande que les véhicules lourds s'équipent de détecteurs de lutte contre les angles-morts et s'engage à rendre sa flotte de véhicules de la Ville de Paris exemplaire en la matière ;
- Plaide auprès du Gouvernement et de la Préfecture de Police pour le déploiement de radars urbains de nouvelle génération.

Tendre vers une ville 100% accessible et lever les freins à la pratique de la marche pour tous

Favoriser l'autonomie à pied des écoliers et des seniors

- Pour permettre des trajets confortables et sécurisés pour toutes et tous sur l'espace public, et en particulier des jeunes enfants et des seniors, la Ville de Paris s'engage à :
- Augmenter le nombre de bancs et de lieux ombragés dans les rues permettant de se reposer au cours d'un trajet ;
- Désencombrer l'espace public des mobiliers ou mâts de signalétique superflus ;
- Poursuivre la réduction des circulations motorisés aux abords des écoles primaires et

élémentaires, mais également de tous les établissements recevant des enfants et des étudiants, comme les crèches, collèges, lycées, universités et équipements publics ;

- Accompagner l'appropriation de l'espace public par les enfants dans les rues aux écoles.

Adapter en continu la doctrine d'aménagement de l'espace public aux enjeux d'accessibilité

Afin d'évaluer et de garantir une amélioration de l'accessibilité de l'espace public suite à chaque opération d'aménagement, la Ville de Paris s'engage à :

- Systématiser un diagnostic accessibilité en amont de toute opération d'aménagement sur l'espace public et réserver une part du budget de toute opération d'aménagement sur l'espace public à la "mise en accessibilité" ;
- Expérimenter de nouvelles solutions d'aménagements et dispositifs innovants favorisant l'accessibilité de l'espace public.

Améliorer la marchabilité et l'hospitalité des trottoirs

Pour rendre la marche à Paris la plus agréable et sécurisée possible, la Ville de Paris s'engage à :

- Augmenter le budget d'entretien dédié aux revêtements de voirie avec une priorité donnée à la réfection des trottoirs et des passages piétons plutôt qu'aux tapis de chaussée ;
- Sanctionner les sociétés de chantier qui laissent des trous dans les revêtements de trottoirs ;
- Appliquer la tolérance zéro pour les infractions sur les trottoirs (stationnement sauvage, circulation, terrasses non autorisées etc.) ;
- Améliorer la signalétique des chantiers à destination des piétons.



© JEAN-BAPTISTE GURLIAT / VILLE DE PARIS

Élargir les trottoirs en fonction des flux piétons

Afin de répondre au besoin de confort et de sécurité des piétons sur l'ensemble du territoire et pour proposer des solutions à la sollicitation croissante des trottoirs sur les axes les plus fréquentés, la Ville de Paris s'engage à :

- Élargir les trottoirs au regard de la densité piétonne, lors des grands projets d'aménagement d'espace public et dans le cadre de la démarche Embellir Votre Quartier ;
- Définir un nouveau référentiel des largeurs préconisées de cheminement piéton à appliquer en fonction du contexte et des flux piétons de chaque rue faisant l'objet d'une nouvelle opération d'aménagement de l'espace public ;

Développer des synergies entre politiques cyclables et piétonnes

Penser l'articulation entre le réseau cyclable et le réseau piéton

Pour que les déplacements piétons et cyclables puissent se compléter et coexister du mieux possible, la Ville de Paris s'engage à :

- Identifier et résoudre des conflits entre piétons et cyclistes aux endroits les plus fréquentés par ces deux modes ;
- Développer davantage d'aménagements de carrefours qui sécurisent à la fois les piétons et les cyclistes en prévoyant des espaces d'attente et de stockages confortables, afin de les protéger des véhicules motorisés lors des traversées de chaussées, sur le principe des carrefours dit "à la Hollandaise" ;
- Supprimer progressivement toutes les pistes cyclables présentes sur trottoir pour les reconstituer sur chaussée.

Renforcer l'offre de stationnement vélo aux abords des secteurs piétons

Afin que les cyclistes puissent basculer en mode piéton à tout moment et pour lutter contre le stationnement gênant de vélos sur les trottoirs, la Ville de Paris s'engage à :

- Massifier le stationnement vélo aux abords des principaux secteurs piétons.

Assurer l'égalité et la mixité dans l'espace public

Adapter l'éclairage municipal aux besoins et aux usages des piéton·nes

Pour faciliter l'appropriation de l'espace public et des cheminements piétons par les usagers et usagères, particulièrement par les femmes et certains publics vulnérables tels que les senior·es, les personnes en situation de handicap visuel ou mental, la Ville de Paris s'engage à :

- Optimiser l'éclairage public en utilisant une approche par typologie de lieux (traversées, cheminements piétons, rues, grands espaces piétons, espaces verts) et adaptée à chaque usage ;
- Innover grâce à des dispositifs éclairants créant des ambiances sécurisantes et bienveillantes ;

Lutter contre le harcèlement de rue

Afin de lutter contre les agressions sexistes et sexuelles, et améliorer le sentiment de sécurité sur l'espace public, la Ville de Paris s'engage à :

- Mener des campagnes contre le harcèlement de rue pour faire diminuer le sentiment d'impunité des harceleurs, déculpabiliser les victimes, sortir du silence mais aussi susciter l'entraide ;
- Former tous les agents de Police Municipale à la lutte contre le harcèlement de rue, à l'interception des auteurs de violences en lien avec la police nationale et à l'accompagnement des victimes.

“Paris : Priorité Piéton !”

Adapter la marche aux enjeux climatiques

Améliorer le confort climatique des espaces piétons et créer des parcours fraîcheurs

Augmenter les horaires d'ouverture des parcs et jardins en cas de canicule et en été

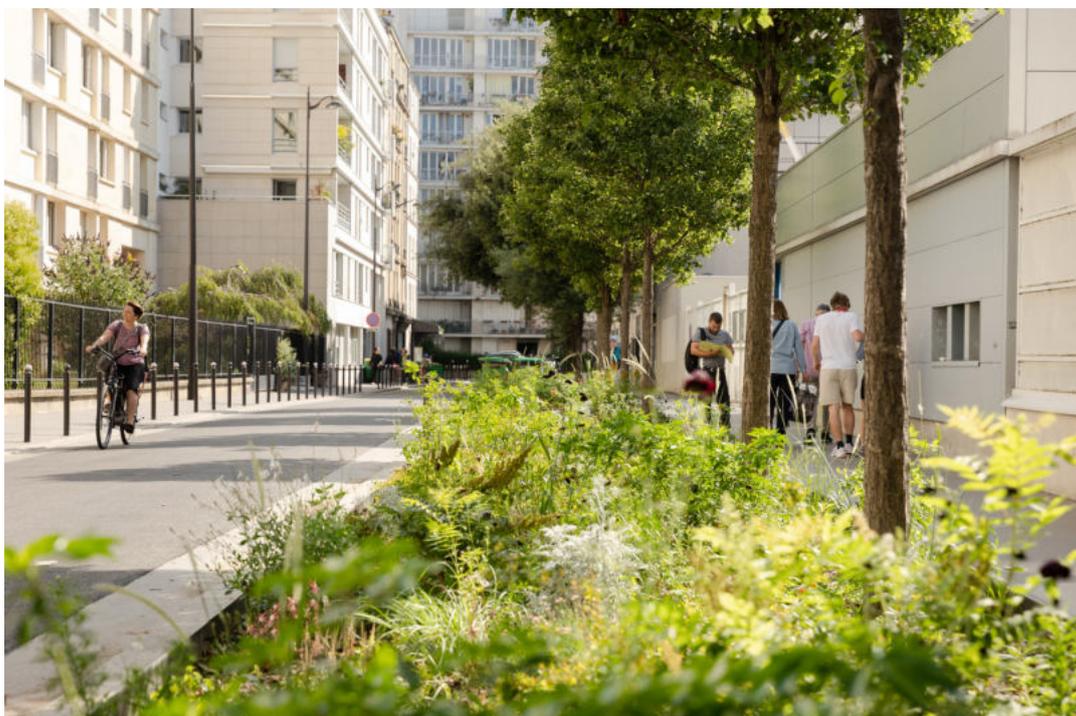
Pour offrir aux Parisiens des endroits où se rafraîchir et se détendre pendant les journées chaudes, en plus des parcs déjà accessibles 24h/24, la Ville de Paris s'engage à :

- Élargir les heures d'ouvertures de certains parcs et jardins comme lieux de repos et de fraîcheur lors des périodes de canicule et en période estivale.

Végétaliser les trottoirs

Afin de garantir des déplacements piétons dans les meilleures conditions, sur des trottoirs larges et à l'ombre autant que de possible, la Ville de Paris s'engage à :

- Végétalisation les trottoirs sans réduire la place donnée aux piétons



© JEAN-BAPTISTE CURLIAT / VILLE DE PARIS

Améliorer les conditions de marchabilité et d'accessibilité des berges de Seine et des canaux

Dans la continuité de la piétonnisation réalisée sur les Berges de Seine, afin de faciliter l'accès aux berges de Seine et des canaux, la Ville de Paris s'engage à :

- Mener une étude prospective visant la réalisation de nouveaux pontons et continuités piétonnes sur les berges de Seine et des canaux, pour en résorber les discontinuités piétonnes.



© SOPHIE ROBICHON / VILLE DE PARIS

Multiplier les lieux de détente confortables et calmes sur l'espace public

Augmenter le nombre de bancs et d'assises

Afin de créer des espaces de repos et de détente pour les piétons, leur permettant de souffler au cours de leur trajet ou bien d'apprécier leur environnement, la Ville de Paris s'engage à :

- Accélérer le déploiement de bancs et d'assises le long des continuités piétonnes où des besoins sont identifiés.

Réduire le bruit à Paris pour une marche plus paisible

Afin de proposer un environnement calme et confortable pour la marche dans la capitale, et afin d'améliorer le cadre de vie de manière générale, la Ville de Paris s'engage à :

- Agir pour la réduction des nuisances sonores en ville, notamment en réduisant la vitesse à 30km/h sur les voies parisiennes où ce n'est pas encore le cas, en expérimentant des radars acoustiques, en renforçant les contrôles routiers des véhicules bruyants, et en oeuvrant pour le renforcement des normes d'émissions sonores des deux-roues motorisés ;
- Lutter contre l'usage abusif des klaxons et des sirènes.

Multiplier les points d'eau et d'ombre destinés aux piétons

Pour rendre la marche plus confortable à toutes et tous en offrant les services essentiels sur leur parcours, la Ville de Paris s'engage à :

- Poursuivre le déploiement de fontaines d'eau potable, brumisateurs, sanisettes et autres services à la marche ;
- Poursuivre le déploiement d'ombrières, là où la végétalisation n'est pas possible.



© JOSÉPHINE BRUEDER / VILLE DE PARIS



CONTACT

**Service de presse • presse@paris.fr
01 42 76 49 61**