



Membre fondateur du Collectif "Place aux piétons"
Membre du Conseil National de la Sécurité Routière
Membre de la Fédération Internationale des Piétons

Paris, le 1 er septembre 2023

Siège social : 2bis rue du Louvre Paris 75001
Contact : 06 73 7 4 18 94
Mail : sg.60mdp@yahoo.fr

Projet de la ville de Paris
« Stratégie piétonne 2023-2030 ». Élaboration d'un nouveau plan Piéton »
Version du 26 juin 2023.

Observations de l'association « 60 Millions de Piétons »

1- Retour sur la stratégie piétonne 2017 de la ville de Paris

1-1 Les chantiers annoncés

Le Projet de plan piéton 2023-2030 de la ville de Paris veut s'inscrire dans la continuité de la stratégie piétonne votée le 30 janvier 2017. La stratégie piétonne 2017 avait programmé 5 grands chantiers :

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

Le projet 2023-2030 ne présente pas un véritable bilan de la stratégie 2017 ainsi que son évaluation. Pour autant, il semble que la ville de Paris en ait tiré quelques enseignements.

Les deux enjeux d'une ville marchable sont pour « 60 Millions de Piétons » l'accessibilité de la voirie aux piétons et leur sécurité. Ces deux enjeux ne sont pas clairement formulés dans les chantiers à venir.

Or, le constat sur l'insuffisance jusqu'alors à Paris de la prise en compte de ces deux enjeux avait, pourtant, été formulée au moment de l'élaboration de la stratégie piétonne 2017 par Madame la Maire de Paris à en lire l'extrait suivant tiré de l'exposé des motifs en Conseil municipal :

« Les conditions de déplacement des marcheurs ne sont pas optimales. Les piétons souffrent en particulier de nuisances liées à la circulation, mais aussi à l'encombrement des trottoirs, sans parler de la pollution. Je veux insister sur un point très important, la sécurité. 1.407 piétons ont été victimes d'accidents corporels de la circulation à Paris au cours des 10 premiers mois de 2016, soit une augmentation de 4 % par rapport à 2015. Nous aurons d'ailleurs, le 10 mars prochain, une opération avec Jean TODT, Président de la Fédération internationale automobile, qui est par ailleurs ambassadeur auprès de l'O.N.U. sur cette question de la sécurité routière ».

« Cette stratégie "piéton" vise à prévoir des aménagements en faveur des piétons et à promouvoir la marche à Paris. Elle s'intéresse autant aux déplacements qu'à l'hospitalité des espaces publics. Elle cherche à faciliter les trajets journaliers, les conditions de la marche au quotidien, mais elle entend aussi favoriser la promenade ou la pratique sportive. Elle propose des réponses aussi bien en termes d'aménagement que de réglementation et de sensibilisation. Dans ses différents aspects, elle porte une attention particulière aux personnes en situation de handicap ».

Quelques pistes d'action intéressantes avaient été également formulées dans cet exposé des motifs. :

« Je souhaite d'ici 2020 limiter la vitesse à 30 kilomètres/heure dans tout Paris, exception faite des grands axes, comme l'ont fait quasiment tous nos collègues maires de la Métropole.... A Paris, il nous faut aussi repenser l'orientation des piétons dans la ville, avec la mise en place de plans ou de repères plus efficaces, qui indiquent aussi les temps de trajet à pied et les parcours signalés pour découvrir Paris à pied.

Enfin, nous devons conforter la culture piétonne de notre ville en valorisant la marche urbaine comme un véritable art de vivre. Si, comme je l'ai dit, la marche est le mode de déplacement majoritaire à Paris, il est encore possible de développer sa pratique, car 33 % des Parisiens marchent moins d'un kilomètre par jour. En outre, de nombreux déplacements de 1 à 2 kilomètres sont réalisés chaque jour en transports collectifs. Un transfert vers la marche de ces courts trajets permettrait aussi de désaturer en partie des aspects de notre réseau de transports en commun.

Enfin Paris a signé la Charte internationale de la marche, "Walk 21", qui veut dire "marche 21", avec l'ambition de placer Paris dans les villes au sein desquelles il fait bon marcher, aux côtés de New York, Londres, Montréal ou Singapour.

1-2 Quel bilan de la stratégie 2017 ?

Force est de constater que ce bilan n'est pas, et de loin, à la hauteur de l'exposé des motifs énoncés alors par Madame la Maire de Paris. Le ressenti des parisiennes et des parisiens formulés lors du premier baromètre des villes marchables est sans appel avec une note de 8,1 sur 20 plaçant la ville de Paris en 171^{ème} position sur les 200 communes évaluées.

Le Projet 2023-2030, soumis à l'avis de l'association, a l'honnêteté de porter un avis juste sur la stratégie 2017 : *« une stratégie ambitieuse mais sans traduction opérationnelle ni gouvernance et suivi dans le temps, une multiplication d'aménagements et mesures qui améliorent ponctuellement la situation des piétons mais qui ne poursuit pas un maillage continu ni un récit identifiable et communicable. »*

Deux bilans mériteraient de figurer dans ce bilan au regard des deux enjeux précités : celui de l'amélioration de l'accessibilité au regard du Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) de la ville de Paris validé en septembre 2012 d'une part et le bilan de l'accidentalité d'autre part. A ces deux bilans, devrait s'ajouter une évaluation des conflits d'usage entre les nouvelles mobilités et les piétons, en particulier entre les cyclistes et les piétons qui ont aggravé, depuis 2019, le ressenti des piétons au regard aussi bien de l'accessibilité que de la sécurité des piétons.

Concernant l'amélioration de l'accessibilité de la voirie, Paris compte un nombre important de personnes en situation de handicap, en particulier un grand nombre de personnes âgées. Ces personnes ont surtout peur de la chute, situation fréquemment vécue à cette période de la vie, en raison de leurs problèmes d'équilibre. De ce fait, les personnes âgées sont très sensibles à la qualité, à la propreté et à l'encombrement des trottoirs.

Certes, Paris compte un nombre de km de trottoirs records, plus de 2300 km de trottoirs, mais force est de constater que leurs largeurs sont très variables et pas toujours en cohérence avec le flux piéton. À peine 400 km présentent une largeur supérieure à 1,80 qui est la norme minimale prévue par le PAVE de Paris. Une bonne centaine ne présentent même pas une largeur supérieure à 1m40, certes le minimum légal mais qui pose de réelles difficultés pour les personnes en fauteuil roulant, notamment dès lors du moindre encombrement du trottoir comme une poubelle ou un candélabre.

Il faut reconnaître cependant que la ville de Paris a multiplié ces dernières années certains aménagements : les abaissements de trottoirs au droit des traversées piétonnes, les bandes d'éveil de vigilance ou les bandes podotactiles ou encore les caissons sonores des traversées piétonnes.

Pour autant, dès lors qu'il effectue dans Paris un parcours à pied, tout piéton présentant un handicap, ne serait-ce celui de tirer une valise, peut être confronté à un problème pratiquement tous les 10 mètres en moyenne. Cette moyenne était déjà constatée lors de la préparation du PAVE 2012. Elle

reste peu différente en 2023. Par ailleurs, la ville de Paris a versé plus de 2 millions d'euros d'indemnités en faveur de piétons ayant chuté en marchant sur un trottoir. Ce serait plus de 150 accidents par an qu'il serait possible d'éviter.

Concernant l'insécurité « routière » des piétons, 1.117 piétons ont été victimes d'un accident corporel, sur les 5 694 accidents corporels de la circulation survenus en 2022. Le piéton paie un lourd tribut. C'est un accident sur quatre à Paris. Cela concerne, en moyenne par an, plus d'une centaine d'enfants de moins de 15 ans et plus de 400 personnes âgées de plus de 60 ans.

Certes, ce bilan de l'accidentalité piétonne est en baisse d'environ 20% par rapport à 2019, année de référence avant le COVID, où il avait été déploré 1.396 piétons victimes d'un accident. Pour autant la mortalité piétonne, elle, reste constante : 16 piétons ont perdu la vie en 2019, 18 en 2022. Cette baisse de l'accidentalité se constate essentiellement s'agissant des accidents impliquant un véhicule à quatre roues. Il est probable que cette baisse résulte du début des effets possibles de l'introduction de la limitation de vitesse à 30 km/h survenue en 2022.

Cet effet est, hélas, tempéré par l'apparition d'une accidentalité impliquant des trottinettes et des vélos. En 2021, un accident sur cinq résultait d'un choc entre un piéton et un cycliste, soit environ un par jour. Pour les trottinettes, c'était un accident chaque semaine.

C'est, entre autres, face à la dangerosité des trottinettes vis-à-vis des piétons que la Ville de Paris a proposé une votation qui aboutit à la fin des trottinettes en libre-service en septembre 2023. Pour autant, le problème de sécurité restera entier, ces accidents étant le fait essentiellement de trottinettes privées, pour la plupart débridées.

2. Analyse du projet de stratégie piétonne 2023-2030 de la ville de Paris

2-1 Les points positifs

L'association retient comme point positif majeur déjà mentionné, la limitation de la vitesse à 30km/h sachant qu'il y a des efforts importants à faire pour rendre visible cette limitation et à la faire respecter par tous les véhicules.

Le projet évoque également à juste titre l'articulation que doit avoir ce « Plan piéton » avec le « Plan Mobilité ». C'est une évidence d'autant que la LOM impose maintenant ce volet « mobilité piétonne ». Pour autant d'autres articulations sont à faire, notamment avec le Plan local d'urbanisme et son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) en cours de révision.

L'association souscrit aussi dans ce projet aux définitions stratégiques et à leurs déclinaisons thématiques. L'association remarque notamment qu'il est proposé une indemnité kilométrique « marche » dans les PADP. L'association, dans la même idée, va lancer une action pour que la marche à pied bénéficie aussi du Forfait à Mobilité Durable (FMD).

L'association souscrit également aux axes de travail proposés sous réserve que la sécurité du piéton se trouve traitée plus largement que dans les axes 3 et 4 et sous réserve que l'accessibilité soit plus largement traitée que dans les axes 2 et 5.

Une analyse de la marchabilité par quartier semble être également une approche pertinente correspondant à la marche à pied du quotidien, mais, pour avoir plus de sens, elle devrait être croisée avec l'analyse des besoins de la vie au quotidien (commerces, services publics, accès aux TC de surface)

Le projet qui nous est soumis énumère ensuite des fiches « actions » qui ont pour finalité de construire une doctrine piétonne. Cela semble une bonne idée. En cela, cela complètera utilement le document « embellir la ville » déjà produit par les services techniques de la ville en permettant une lecture où la mobilité piétonne est prise prioritairement en considération. Ces fiches s'inspirent de certains dysfonctionnements que l'association a déjà signalés lors de sa contribution au Code de la Rue. D'autres fiches seraient à ouvrir, notamment sur l'axe intitulé « synergie entre la politique piétonne et cyclable » qu'il conviendrait de définir dans le cadre d'une réflexion collective avec les acteurs concernés.

2-2 Les manques ou les insuffisances

Toute stratégie se décline en objectifs, en actions et en moyens.

Si le projet soumis à notre examen, décline un grand nombre d'actions absolument nécessaires, il manque, selon « 6 à Millions de Piétons, l'affichage d'objectifs quantifiés qui permettent d'évaluer les progrès réalisés et la déclinaison des moyens.

En matière d'objectifs

Sur la part modale de la marche à pied, l'objectif majeur est bien évidemment de la faire augmenter. Celle-ci est déjà à un bon niveau, Paris étant à dimension piétonne. La ville de Paris présente déjà une part modale très forte de la marche (52 % selon certaines estimations CEREMA). La ville de Paris doit se donner comme objectif de conquérir encore quelques % à prendre sur les autres moyens de transports : les véhicules individuels motorisés ou non pour réduire la pression sur les piétons et sur les transports collectifs pour leur donner de la respiration. Progresser la part modale de la marche à pied de 20% paraît comme un objectif raisonnable et atteignable.

Sur l'accessibilité de la voirie et des trottoirs en particulier, l'objectif est d'augmenter de façon significative la marchabilité des trottoirs. Un objectif serait de porter à 50% le nombre de km de trottoirs respectant la norme de 1m80. D'autres objectifs seraient envisageables comme équiper 40% des feux piétons encore sans dispositif pour les personnes déficientes visuelles

Sur la sécurité des piétons, l'objectif serait que la ville de Paris adopte la vision « zéro accident » à l'instar de ce que vient d'adopter la métropole lyonnaise, avec un objectif de réduire de 50% l'accidentalité piétonne à l'horizon 2030 avec en plus un objectif de « zéro tué ».

En matière de moyens,

La ville de Paris le reconnaît. Il faut à ce plan une traduction opérationnelle, une gouvernance et un suivi dans le temps. Pour autant, cette traduction n'est pas décrite dans ce projet.

Pour le suivi dans le temps, il faudrait créer une instance extra-municipale où participent les associations et les acteurs locaux de la mobilité, au niveau de la ville et au niveau des arrondissements ou quartiers.

Pour la gouvernance, Paris devrait se doter d'une structure de la mobilité piétonne de coordination tant au niveau des élus qu'au niveau des services techniques. Cette structure devrait rassembler toutes les délégations ayant en charge de près ou de loin une problématique piétonne. Cela concerne bien sûr la délégation en charge de la mobilité et de la sécurité mais aussi du scolaire, des personnes âgées, du commerce, des ordures ménagères, du sport,...

Cette structure aurait pour but de définir le programme d'action et son financement qui pourraient être validés par le Conseil Municipal. Le budget « plan Piéton » devrait être au moins à la hauteur de celui du budget vélo soit 400 Millions sur la période 2023-2030

Ce programme devrait comporter deux volets : un volet crédit d'investissement pour poursuivre les actions engagées en la matière (rues aux écoles, piétonnisation) et un volet crédit d'entretien pour la mise à niveau de l'accessibilité de la voirie (comme l'élargissement des trottoirs) et la mise en sécurité des piétons (comme la sécurisation des passages piétons).

3. Conclusion

La ville de Paris doit affirmer son ambition de devenir la capitale mondiale du piéton. Elle a des atouts indéniables pour le devenir. Sa géographie est à dimension piétonne.

Il faut reconnaître que Paris a pris beaucoup de retard en la matière, d'abord en ne maîtrisant que récemment le poids du trafic automobile, puis dans une politique de mobilité durable, en se focalisant sur les aides à la mobilité propre d'une part et d'autre part sur le développement uniquement du vélo et des trottinettes, en oubliant que la mobilité piétonne est la première des mobilités propres.

La mobilité piétonne est la mobilité du quotidien des parisiens et des parisiennes. De plus en plus confrontés à des conflits d'usage avec des véhicules motorisés ou non, les piétons parisiens et parisiennes ont déjà envoyé un message clair en demandant à la ville de Paris de commencer par interdire les trottinettes en libre-service.