

Réunion publique du Conseil de Quartier Anvers-Montholon

Lundi 4 juin à 19h

Kiosque du square d'Anvers

Le partage de l'espace public selon les modes de déplacement

Intervenants :

- Jean-Sébastien Catier, association « Paris en Selle »
- Denis Moreau, association « Rue de l'avenir »
- Laurent Jeannin-Naltet, vice-président de l'association « 60 millions de piétons »
- Dominique Riou, Département transport-mobilité à l'IAU-îdF (Institut d'aménagement et d'urbanisme)

Sébastien Dulermo, adjoint à la Maire du 9^e, chargé des aménagements de voirie, des déplacements, de l'urbanisme, de l'accessibilité, des espaces verts, de la nature en ville et de la propreté, et élu référent du quartier Anvers-Montholon, introduit la réunion. Le partage de l'espace public est d'autant plus contraint que le quartier est dense. Le quartier Anvers-Montholon sera le premier quartier du 9^e arrondissement à passer en zone 30.

Florine Soulié, membre du bureau du conseil de quartier, présente les intervenants et effectue un sondage auprès des participants afin de connaître le nombre de piétons, cyclistes, automobilistes, conducteurs de deux-roues motorisés.

Elle pose quelques questions générales afin de lancer la discussion :

- Comment qualifieriez-vous le partage de l'espace public aujourd'hui ? Serein, équilibré, désordonné, chaotique ? Un autre adjectif ?
- Quelles sont les spécificités de Paris, en terme de géographie et d'urbanisme par rapport aux autres villes françaises, voire européennes?
- Avez-vous constaté une évolution des usages depuis ces 10 ou 20 dernières années, qui font évoluer la ville et la manière de se déplacer ?
- Quels sont les nouveaux usages qui pourraient redéfinir les modes de circulation ?
- Le transport à Paris est la première source d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et de nuisances sonores. Les mesures politiques mises en œuvre pour atténuer cette pollution (privilegiant les mobilités douces) sont-elles aujourd'hui suffisantes?
- Quels aménagements de l'espace public doit-on envisager pour réduire ces pollutions?

Dominique Riou (Institut d'aménagement et d'urbanisme) : le partage de l'espace public ne concerne pas uniquement la mobilité.

C'est en 1926, peu après l'adoption du premier code de la route, alors qu'il y avait une voiture pour 2000 habitants, qu'a été instituée la séparation entre chaussée pour les voitures et trottoir pour les piétons.

Il y a une vraie difficulté de cohabitation sereine entre les différents usages de l'espace public et des modes de transport. La diminution de la vitesse en ville est indispensable pour que la cohabitation se passe au mieux. La généralisation du 30 km/h à Paris est essentielle.

De plus en plus de zones de rencontre sont instituées. La vitesse y est limitée à 20 km/h et la priorité est donnée aux piétons et aux cyclistes.

Denis Moreau (Rue de l'Avenir) : L'histoire des rues du 9^e est très riche. La rue des Martyrs est considérée par certains comme « la dernière rue de Paris ». L'avenue Trudaine était un ancien parc à bestiaux où les animaux étaient parqués avant d'aller à l'abattoir.

Il y a très peu d'espace vert dans le 9^e. Le square d'Anvers est bondé les samedis après-midis.

La notion de rue est importante. Elle comprend la circulation mais aussi la convivialité, la rencontre. On doit pouvoir circuler et s'arrêter, discuter, regarder, etc. Des jeunes attroupés autour d'un banc sont suspects parce qu'ils ne circulent pas.

La vitesse réduite à 30 km/h est un élément essentiel pour la sécurité. Une personne qui tombe du premier étage, soit à une vitesse équivalente à 30 km/h, a 9 chances sur 10 de ne pas mourir.

Le nombre de relations sociales fluctue en fonction de la vitesse. La vitesse moyenne des véhicules à Paris est de 12 km/h donc il n'est pas déraisonnable de limiter la vitesse à 30 km/h.

Il existe plusieurs sortes de zones :

- Zones à 30 km/h
- Zones de rencontres : vitesse limitée à 20 km/h, priorité aux piétons. Les vélos peuvent y circuler et il peut y avoir quelques places de stationnement. Ce dispositif est très utile notamment aux abords des écoles. Ex : rue Manuel.
- Aires piétonnes : priorité totale aux piétons. La vitesse des vélos est limitée à 6 km/h.

On peut mixer ces différentes zones : quartiers à 30 km/h avec artères à 50 km/h et cœur de ville à 20 km/h.

Il faut adapter la voiture à la ville et non l'inverse, comme cela a été fait dans les années 1960.

Il existe un plan piéton, un plan vélo ainsi qu'un code de la rue. Ce dernier a été adopté en 2008.

Des dispositifs sont mis en place tels que la Rue aux enfants, les zones Paris Respire. En ce qui concerne la zone Paris Respire avenue Trudaine, il faudrait la faire démarrer au niveau du square.

Les trottoirs devraient être sanctuarisés. Il y a un gros problème de stationnement des motos sur les trottoirs. Les conducteurs devraient payer le stationnement.

De nouveaux modes de déplacement tels que les segways posent aujourd'hui problème car il y a un vide juridique : doivent-ils circuler sur les trottoirs ou sur la chaussée ? De même pour les trottinettes.

Les enfants de 8 ans maximum ont le droit de circuler à vélo sur les trottoirs à maximum 6 km/h.

Jean-Sébastien Catier (Paris en Selle) : l'association Paris en Selle milite pour le développement du vélo en ville. Le transport à vélo en ville est efficace, peu coûteux et n'engendre pas de pollutions sonore et atmosphérique.

La moitié des déplacements font moins de 5 km.

Pour les cyclistes, la question de la sécurité est primordiale.

Parmi les citadins, 10% sont cyclistes, 30% ne feront jamais de vélo, 60% seraient prêts à en faire si les conditions de circulation étaient moins dangereuses.

On accompagne son enfant à l'école en voiture parce qu'on a peur des éventuels accidents causés par les voitures. C'est un cercle vicieux.

L'espace voiture n'est pas adapté aux vélos. L'espace piéton non plus. Il faut donc créer une troisième zone : l'espace cyclable, séparé des deux autres.

Certains aménagements sont mal pensés, comme sur le boulevard de Magenta où il y a constamment des piétons qui circulent sur la piste cyclable.

Habitant : le code de la route n'est pas respecté par 99% des cyclistes.

Une **habitante** rétorque qu'elle fait partie des 1% qui respectent le code. Les cyclistes ne sont pas les ennemis des piétons, on parle ici de partage de l'espace public. Elle ne comprend pas cette agressivité.

Jean-Sébastien Catier : on ne défend pas les cyclistes qui ne respectent pas le code. Il y a très peu d'accidents graves causés par les cyclistes : seulement 3 ou 4 cas en comparaison des 500 ou 600 décès de piétons causés par des voitures.

La raison pour laquelle certains cyclistes grillent des feux tient au fait que l'effort à fournir est plus important au démarrage. Moins on s'arrête, moins c'est fatigant.

Par ailleurs, il vaut mieux se mettre devant les voitures car lorsque l'automobiliste tourne à droite, il ne regarde pas toujours dans son rétroviseur. De plus, cela évite de respirer les pots d'échappement des véhicules à moteur.

Habitante : l'incivilité est partout, y compris chez les piétons.

Habitante : il faut trouver des alternatives au stationnement pour les voitures.

Jean-Sébastien Catier : le développement du vélo passe par un changement des infrastructures.

Laurent Jeannin-Naltet (60 millions de piétons) : l'association, qui s'appelait jusqu'à récemment « droits du piéton », a été créée en 1959 à une époque où il était encore aisé de circuler à pieds. Cela l'est moins aujourd'hui.

Elle regroupe plusieurs associations de défense des piétons et des cyclistes. Il existe au sein même de ces associations des conflits entre piétons et cyclistes.

Dans les années 1960, l'adversaire commun était la voiture.

L'association conteste les nouveaux aménagements consistant à déplacer les arrêts de bus du côté gauche des pistes cyclables afin de ne pas gêner le cheminement cyclable, car cela oblige les piétons à traverser.

L'accidentalité causée par les cyclistes aux piétons est plus importante que les statistiques car pour que ce soit comptabilisé, il faut qu'un PV soit établi.

L'association a soulevé le problème des nouveaux engins roulants type segways, il y a 14 ans.

Une autre entrave à la circulation piétonne est celle des terrasses de café qui prennent tout le trottoir. L'association va introduire des recours au Tribunal Administratif pour les autorisations de terrasse abusives.

Jean-Sébastien Catier : la philosophie de Paris en Seine est de réduire au minimum la place des voitures, deux-roues motorisés et transports en commun, et de laisser tout le reste aux piétons et cyclistes.

Deux institutions compliquent la tâche :

- La préfecture de police : elle bataille constamment avec la mairie. Ex : avenue du Général Leclerc, dans le 14^e, une concertation a permis de mettre d'accord les riverains, la mairie d'arrondissement et la Mairie de Paris pour réaménager les voies au profit des cyclistes. Mais la préfecture de police a refusé et exigé qu'on laisse 3 voies pour les voitures, de chaque côté.
- Les Architectes des Bâtiments de France : ils jouent un rôle aussi important que la Mairie de Paris dans les projets d'aménagement.

Denis Moreau : il y a beaucoup de places de stationnement en sous-terrain qui ne sont pas occupées. Aujourd'hui, chaque collectivité locale peut fixer le montant de l'amende pour stationnement irrégulier. Il y a moins de tensions au niveau des places de stationnement car de plus en plus de parkings en sous-sol sont utilisés. Cela libère le stationnement au dehors.

Dans certaines grandes villes comme Berlin et Montréal, des terrasses de café sont installées sur les places de stationnement.

Il faut engager une réforme du code de la rue.

L'Etat est défaillant sur l'information donnée concernant la réglementation. L'information pourrait être améliorée au travers des conseils de quartier.

Habitante : le stationnement cause problème aux gens du quartier, beaucoup de places ont été supprimées.

Les piétons non plus ne respectent pas les autres, ni le code de la route.

Laurent Jeannin-Naltet : le stationnement s'est amélioré notamment grâce à l'augmentation des places en sous-sol.

Au vu du nombre de déplacements piétons, 3 millions, les infractions sont forcément proportionnellement plus nombreuses.

Habitante : les nouveaux vélos en libre-service encombrant les trottoirs. Il y a une occupation abusive de l'espace public.

Jean-Sébastien Catier : L'encombrement des trottoirs devient tout à coup un sujet à cause des vélos alors que cela fait des années que les deux-roues motorisés sont garés n'importe où. Les conducteurs de ces derniers devraient payer le stationnement et être verbalisés, comme les automobilistes.

Habitante : quel est l'intérêt des pistes cyclables à contre-sens ?

Dominique Riou : il faut, pour les cyclistes, aménager des itinéraires les plus courts possible afin de minimiser l'effort. Il ne s'agit pas de pistes en contre-sens mais en double-sens. Il n'y a jusqu'à présent pas eu d'accident répertorié. Cette réglementation date de 2008.

Habitante : quel est l'impact sur la pollution d'une baisse de la vitesse à 30 km/h ?

Denis Moreau : ce qui cause le plus de pollution, ce sont les accélérations et les ralentissements. A 30 km/h, la circulation est plus fluide. A 50 km/h, les accélérations et redémarrages sont plus fréquents.

Habitante : est-il possible de fluidifier la circulation rue La Fayette ?

Sébastien Dulermo : tant qu'il y aura autant de véhicules, il ne sera pas possible de fluidifier le trafic.

Habitante : il faudrait réserver les places de stationnement aux résidents.

Sébastien Dulermo : il y a l'équivalent de 3 ou 4 rues réservées aux résidents pour chaque quartier. Les véhicules stationnés sur ces places réservées qui n'ont pas de macarons risquent une verbalisation.

S'agissant des livraisons d'artisans, les zones 30 s'accompagnent d'une redéfinition des places de stationnement. Chaque rue a une place de livraison. Les trente premières minutes sont gratuites.

Habitante : comment va-t-on faire respecter la limitation de vitesse ?

Sébastien Dulermo : la Mairie de Paris a récupéré les pouvoirs de police concernant le contrôle de la circulation et du stationnement. On pourra signaler les rues où il y a des abus et faire faire des contrôles de police.

Habitant : entre 40 et 60 places de stationnement ont été supprimées rue Pétreille sans aucune enquête de satisfaction ni concertation. Dans la rue de Dunkerque, il y a 11 places de livraison et seulement 18 places pour se garer. Les personnes ayant des revenus normaux ont-elles encore le droit de se garer à proximité de leur domicile ?

Sébastien Dulermo : des places ont été supprimées rue Thimonnier afin de ne conserver qu'une seule file de stationnement dans le but de la mettre aux normes pour les accès pompiers.