



# La rue pour tous l'espace public parisien en transition

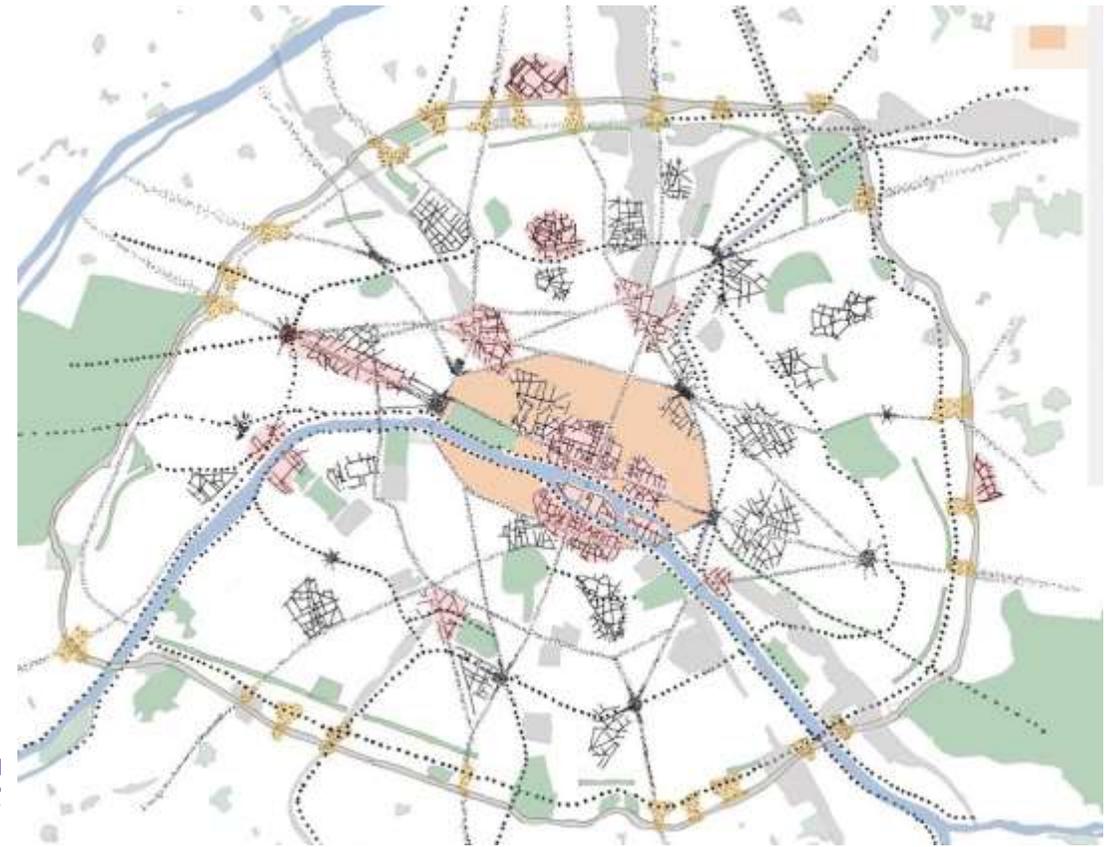
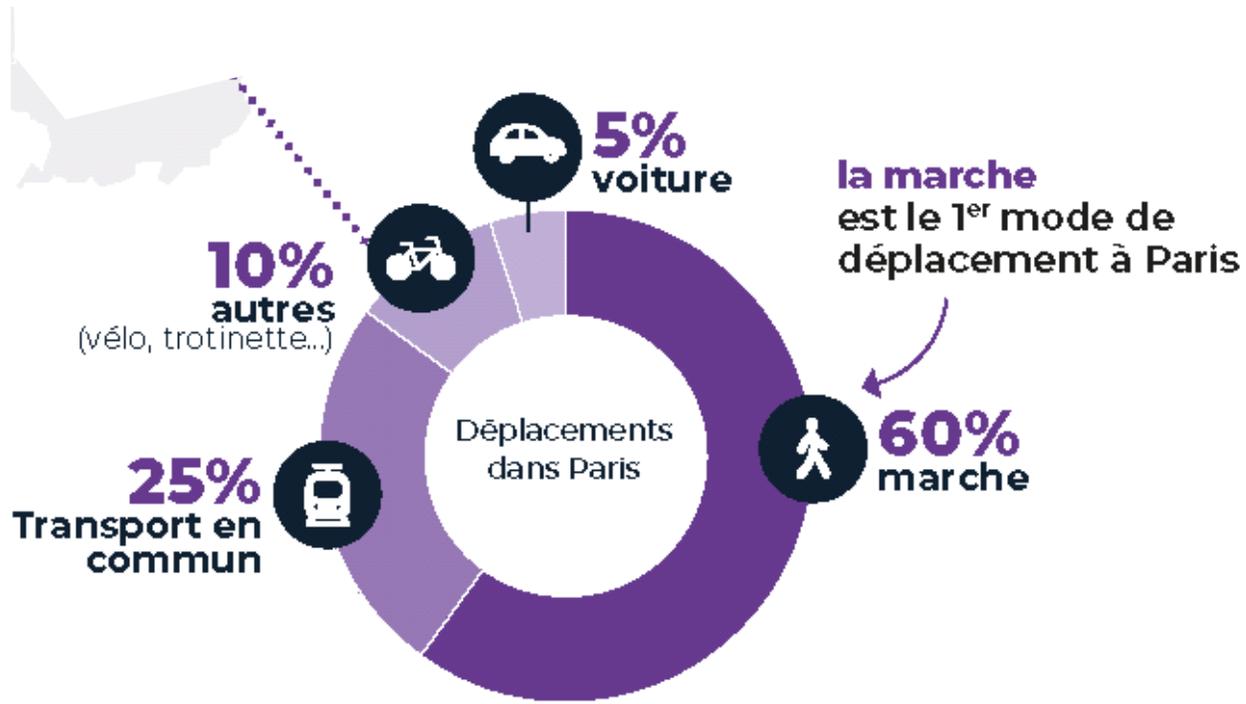
# intro

Une nouvelle méthode pour une approche

**globale de l'espace public**

**La Ville du quart d'heure**

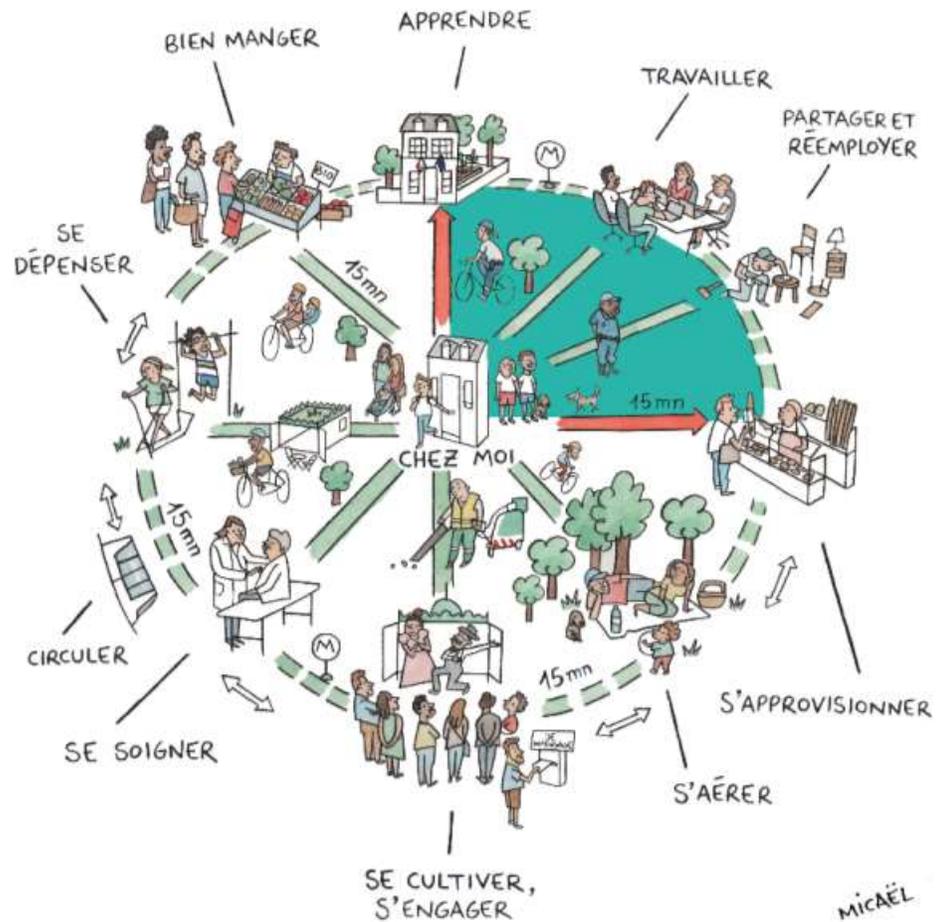
# Paris a déjà largement entamé sa transition en matière de mobilité...



Stratégie Paris Piéton 2027

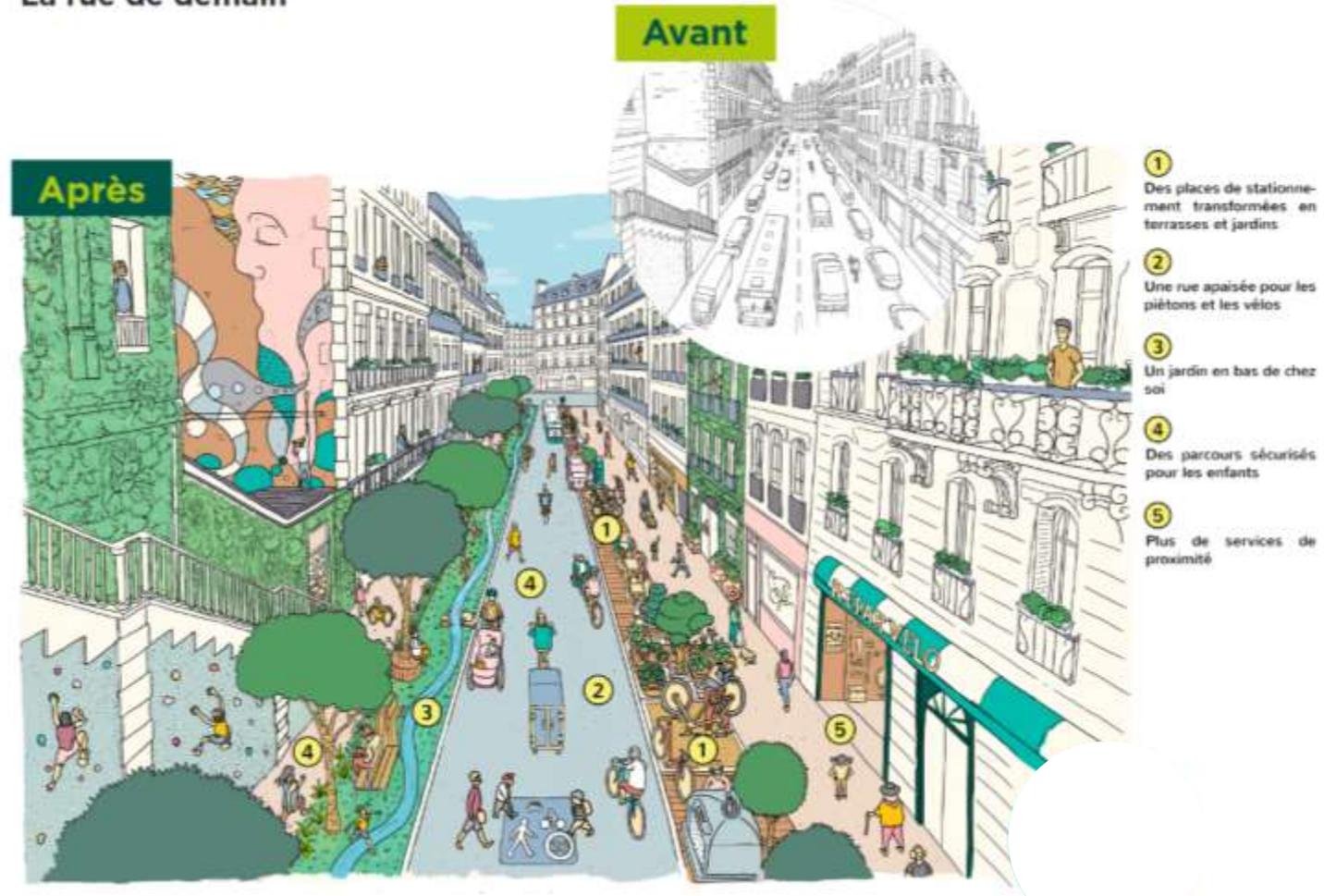
# ... mais la Ville du quart d'heure permet d'améliorer la marchabilité et l'usage du vélo

Le Paris  
du quart d'heure



MICHAËL

La rue de demain



# Reconquérir la bande de stationnement pour développer des nouveaux usages

Un objectif majeur : supprimer une place sur deux sur l'espace public en six ans.



## 144 000 places à Paris



Il y a assez de place dans les immeubles parisiens pour garer les voitures de tous les résidents



01 Décourager la circulation de transit  
dans le centre de Paris

02 Améliorer le confort des piétons et  
leur sécurité dans chaque quartier  
de Paris

03 Donner plus d'espace aux enfants  
dans une ville très dense

04 Paris 100% cyclable

05 Le code de la rue parisienne

# 01

Décourager la circulation de transit dans Paris

La zone à trafic limité

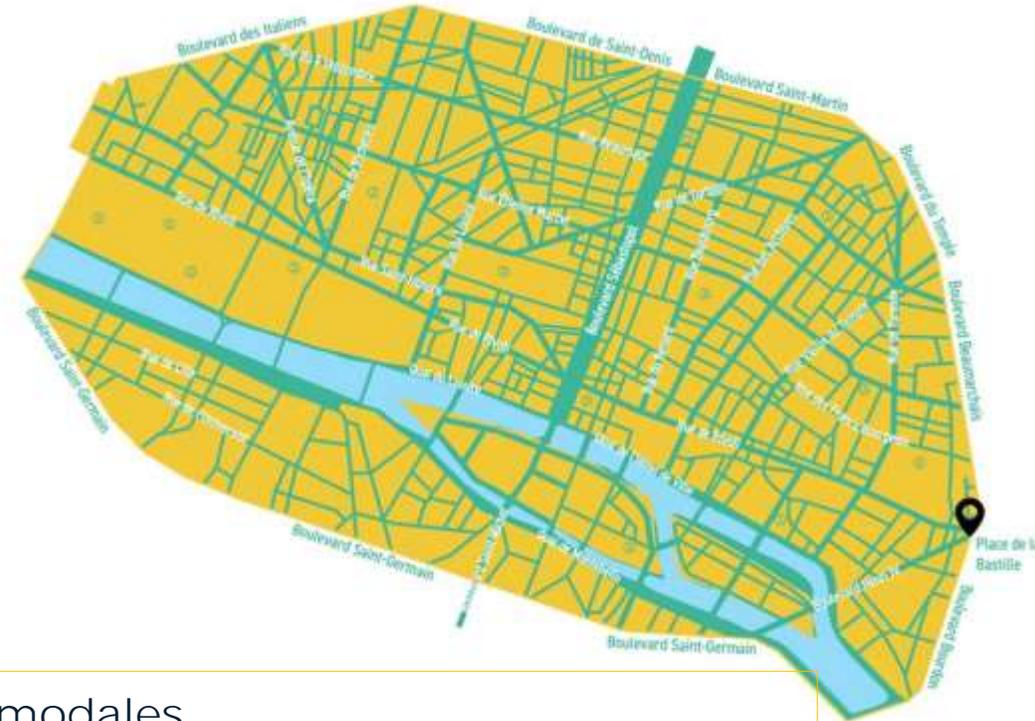
# « Paris Respire Zone Apaisée »

## Principes :

Mettre en oeuvre une zone avec des restrictions de trafic : interdire la circulation de transit dans le centre de Paris.

## Objectifs :

- Encourager la marche et l'usage du vélo
- Faciliter la circulation des bus
- Apaiser la vie locale
- Améliorer la qualité de l'air
- Diminuer les nuisances sonores



## Aujourd'hui\*

- 120 000 habitants
- 19 000 voitures de résidents
- 350 000 to 550 000 déplacement en voiture par jour

- Parts modales  
60 % transport public  
**15 à 20 %** marche  
6 % voiture  
5% vélo 5 % 2 roues motorisés  
**4 à 9 %** immobiliers

# Un projet qui vise à supprimer le trafic de transit

## Personnes autorisées

- Traverser la zone est interdit à tous les conducteurs sauf les résidents, les transports publics, les vélos, les personnes à mobilité réduite, les véhicules de secours, les taxis, les commerçants, les artisans.
- Tout le trafic pour des personnes qui se rendent dans la zone est autorisé : (salariés, amis des résidents, famille, etc.)

## Le système de contrôle:

- Modification du plan de circulation pour réduire les points d'entrée et pour compliquer ceux qui voudraient quand même traverser "plan en marguerite".
- La police municipale contrôlera en sortie de la zone : taille des véhicules, les badges, les justificatifs.
- Travailler avec l'Etat pour organiser le contrôle automatisé par caméra

# 02

Améliorer le confort des piétons et leur sécurité dans chaque quartier

Le programme « Embellir votre quartier »

# Qu'est ce que la démarche « Embellir votre Quartier » ?

## APAISER la circulation



### Objectifs :

- ✓ Favoriser les **piétons**
- ✓ **Sécuriser**
- ✓ Meilleur **partage** entre les mobilités
- ✓ Réduire les **nuisances sonores**
- ✓ Améliorer la **qualité de l'air**

### Moyens :

- casser la circulation de transit
- réduire la vitesse de circulation
- créer de nouvelles pistes cyclables
- créer des rues aux écoles
- élargir l'offre de stationnement

## VEGETALISER Paris



### Objectifs :

- ✓ Construire des **trames vertes**
- ✓ Lutter contre le **réchauffement climatique** et les effets **d'îlot de chaleur urbain**
- ✓ Accroître la **biodiversité**

### Moyens :

- planter des arbres
- perméabiliser nos sols avec des jardinières de pleine terre ou du pavé enherbé infiltrant

## DESENCOMBRER nos rues



### Objectifs :

- ✓ Rendre plus **esthétique**
- ✓ Rendre plus **propre** (limiter les supports de graffitis et stickers)

### Moyens :

- supprimer les artefacts urbains inutiles (panneaux, mâts, barrières etc.)

## STIMULER de nouveaux usages



### Objectifs :

- ✓ Placer les **usages au cœur** de l'aménagement urbain
- ✓ **Se réapproprier l'espace public**
- ✓ Construire le **vivre-ensemble**

### Moyens :

- rues aux écoles
- marchés
- kiosques
- végétalisation participative
- fêtes de quartier
- etc.

## PLUS DE CONFORT



### Objectifs :

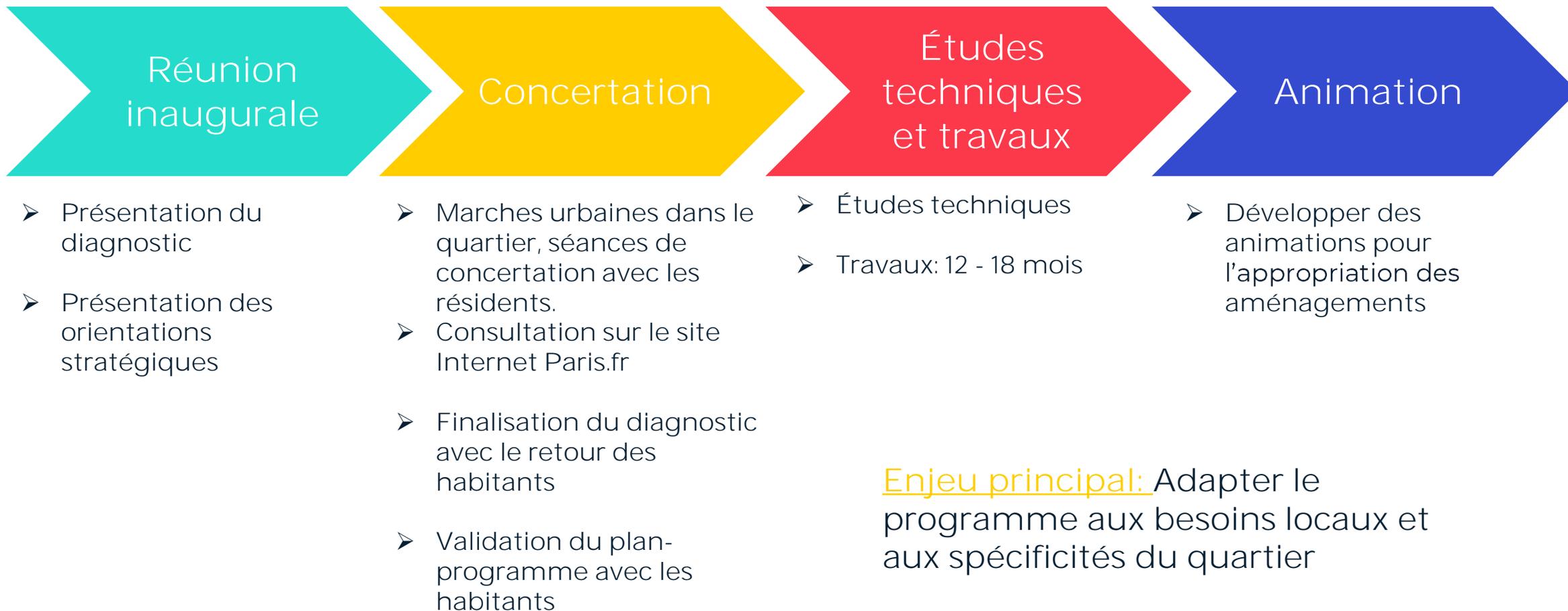
- ✓ Améliorer l'**inclusion**
- ✓ Améliorer le **confort des déplacements**

### Moyens :

- pour les personnes à mobilité réduite
- pour les enfants
- pour les seniors
- ... **et pour tous !**

# Une démarche participative

La “méthode” : 4-6 mois de diagnostic + plan-programme / 12-18 mois de travaux



# Une démarche à l'échelle d'un quartier

## SCHÉMA DIRECTEUR

possibilités d'aménagements :  
Les sites seront choisis lors de la concertation

-  Zones à aménager
-  New cycle routes
-  Sidewalk to enlarge and/or revegetate
-  School streets to permanently design
-  School streets to close up to traffic

## 10 Opérations Budget Participatif à venir

- « Moins de bruit, Plus de qualité de vie à Château Rouge » 2018
- « Plateaux des arbres rue de Suez et Rue Champignons » 2019
- « Rue Jardin - Rue Richomme » 2017
- « Raccordement en eau de la friche Richomme » 2015
- « Plus devant à Montmartre » 2014

- ### Réalisation à venir :
-  **Végétalisation de la rue de Suez**  
Plantation de 13 arbres côté pair sur le trottoir existant
  -  **Réaménagement du Square Léon**  
#insdrnr description du programme

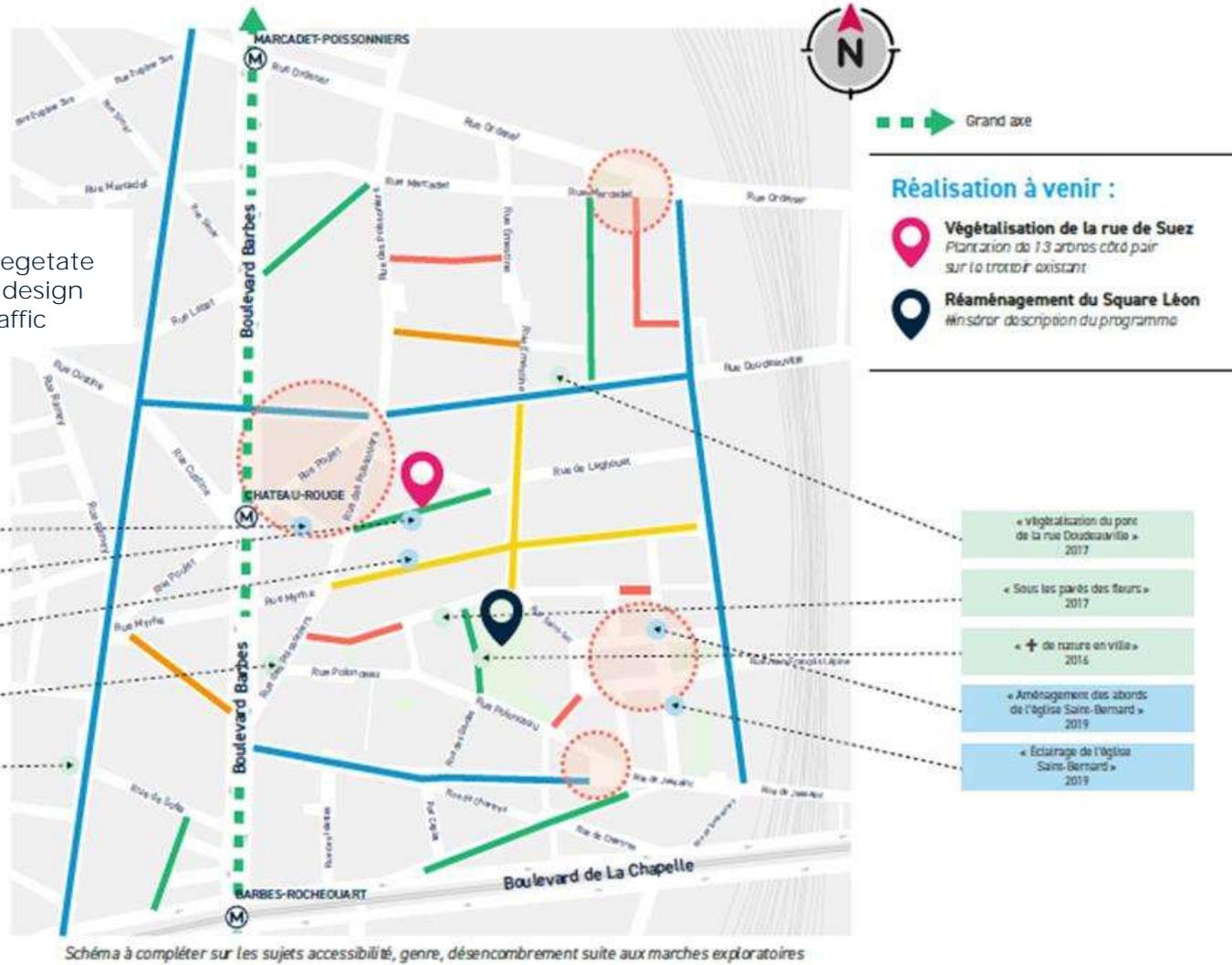
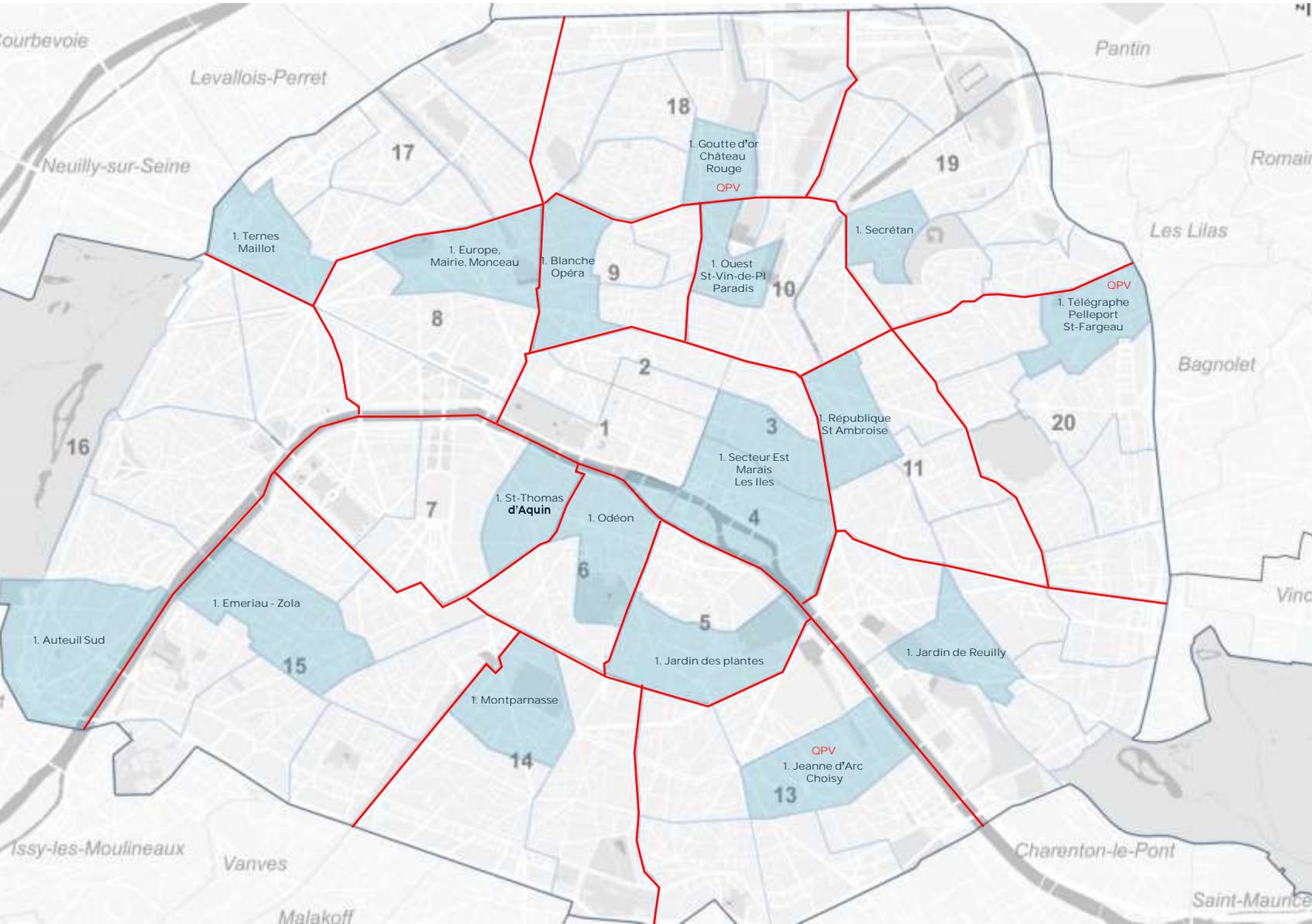


Schéma à compléter sur les sujets accessibilité, genre, désencombrement suite aux marches exploratoires

« Beautify your neighbourhood » program

# Une démarche globale qui allie équité territoriale et efficacité opérationnelle.



Paris = 17 arrondissements / 80 quartiers

Un égal traitement  
⇒ 1 quartier par arrondissement  
traité par année

limiter les inconvénients liés aux  
travaux en planifiant en même  
temps les travaux de voirie et les  
travaux sur les réseaux.

Un plan sur 5 ans = 5 vagues de 17  
quartiers

Phase 1. (17 quartiers)	
Diag. / concertation	T2 2021
Restitution	T3 2021
Études	T4 2021
Début travaux	T1 2022

# 03

Donner plus d'espace aux enfants  
dans une ville très dense

Le programme « Rues aux Ecoles »

## Apaiser les rues devant les 893 écoles de Paris



# Quelques exemples d'aménagements provisoires



# Apaiser, élargir l'espace piéton, végétaliser



Rue de la Bienfaisance – 8e





Rue Ferdinand Flocon – 18<sup>e</sup>



Rue Amelot – 11<sup>e</sup>

# Rues aux écoles – les animations de quartier essentielles au succès



04

Paris 100% cyclable

Des Coronapistes au Vélopolitain

Effet Coronapistes: en 2020 l'usage du vélo a augmenté de 60%



# Une transformation rapide

Rue de Rivoli : la timeline de la transformation



Before : 4 lanes for cars

Then – bike path...

2020 ... doubled by a coronalane

Now... Tactical 'chic'

+50km de coronapistes



La transformation d'espaces dessinés pour la voiture

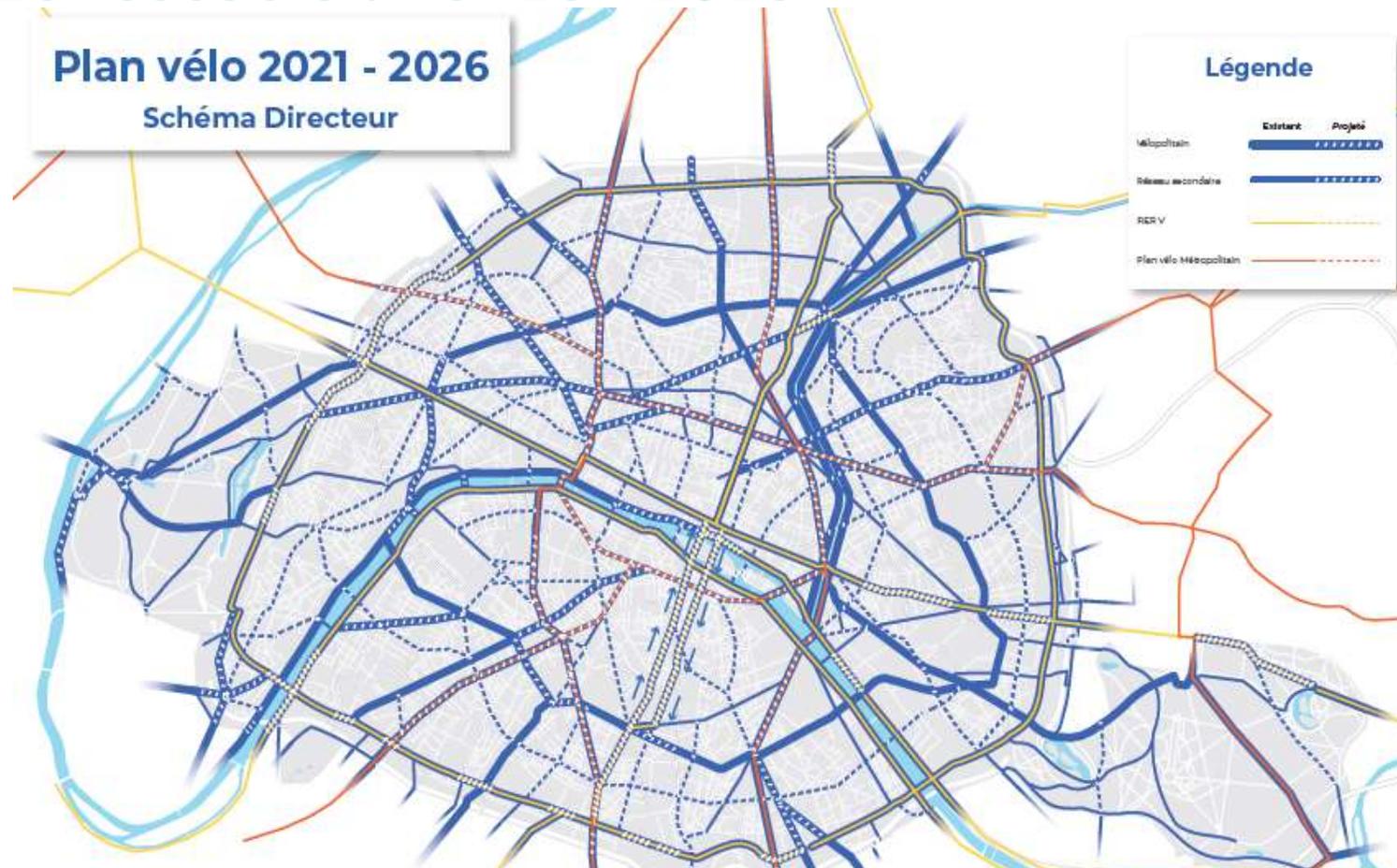
# Le réseau à l'horizon 2026

La politique de développement des infrastructures cyclables à Paris repose sur plusieurs volets :

- des axes cyclables à aménager, axes de niveau parisien, métropolitain ou régional, en intégrant le RER-Vélo de la Région Ile-de-France et le vélopolitain de la Métropole du Grand Paris ainsi que les continuités entre les voies cyclables parisiennes et les voies cyclables des communes limitrophes
- la généralisation des doubles-sens cyclables et le développement du maillage local
- la sécurisation de carrefours et des Portes pour résorber les coupures urbaines
- l'apaisement de la Ville qui est un facteur de confort et de sécurité aussi pour les cyclistes
- la suppression du trafic de transit dans la zone centre



# Le réseau à l'horizon 2026



Inscription dans un réseau et une dynamique métropolitaine et régionale:  
RER Vélo + Vélopolitain, avec jalonnement spécifique + Réseau cyclable olympique  
à horizon 2024

Méthode : les projets sont partagés avec les Mairies d'arrondissement, la PP, la RATP, IdFM, le Comité Vélo.

Paris 100% cyclable = dans chaque rue, chacun peut choisir de circuler en vélo quel que soit son âge et ses capacités.

Aménagement cyclables :  
Transformation de 52 km de Coronapistes  
+ 130 km de nouvelles pistes cyclables  
+ 390 km de doubles sens cyclables



# Bilan du Plan vélo 2015 - 2020

150M€ invested  
Creation of a new bike highways, « REVe »  
(dream)  
More cycle lanes on secondary network  
+ 1000 km of cycle infrastructures

More and more cyclists !



46 000 bike parking



Bikestation at 2 major train stations (~600 parking spots)  
and creation of bike park in underground parkings (~1600  
parking spots)



Grant for private buildings creating bike parking spots



Grant to help people and businesses to buy e-bike and  
cargo-bike



More bikes counters to improve data and knowledge of  
cycle use



More police actions to enforce the good use of cycle  
infrastructure (cars and trucks parked on cycle lanes for  
ex)



Help to cycling advocacy groups and citizen organisations



More bike teaching lessons for children and adults

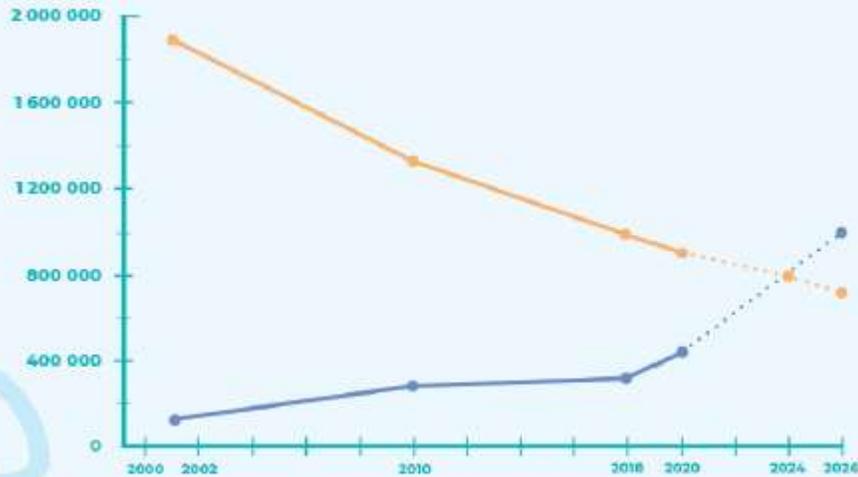


Support to bike tourism

# Bike Plan 2021 – 2026 :

A challenge : More bikes than cars in Paris by 2026!

## Évolution des déplacements à vélo : vers un changement de paradigme ?



Données concernant les déplacements intra-muros et Paris-Petite Couronne

 Vélos

 Voitures

## Plan Vélo 2021-2026

250 M€ d'investissements sur la mandature



# The Velopolitan network : Paris 100% cycle-friendly

## Plan vélo 2021 - 2026

Schéma Directeur



Paris 100% cycle-friendly = in every street, everyone can choose to ride a bike, whatever age and abilities

Cycle lanes :

52 km of « corona cycle lanes » made permanent

+ 130 km of new cycle lanes

+ 390 km of contraflow lanes

# La sécurisation du stationnement des vélos : un enjeu majeur

Et l'espace public ne peut pas être l'unique réceptacle du stationnement

+ 130 000 nouvelles places de stationnement:

30 000 arceaux vélos, dont 1000 emplacements pour les vélos-cargos

50 000 places de parking dans les immeubles

40 000 places de parkings dans les gares et stations de métro/RER

10 000 places de stationnement sécurisées dans les parkings publics de la Ville ou dans des vélostations



# Des déplacements sûrs et plus confortables

Renforcement des opérations de contrôle par les agents de la Police Municipale

Actions de sensibilisation et communication menées avec/par la police municipale et la Préfecture de police, notamment autour de la problématique des angles morts

Recensement des « points noirs » et traitement spécifique pour améliorer la sécurité sur ces points

Sécurisation des carrefours : poursuite du développement des carrefours « à la hollandaise » et des îlots protecteurs, poursuite du marquage des sas vélos

Réalisation d'un Code de la rue

Mise en place d'un nouveau jalonnement

Renforcement du nettoyage et du déneigement des itinéraires cyclables



# Développer une culture vélo

Apprentissage, sensibilisation et formation

- Généralisation du « Savoir rouler »
- Aménagement d'espaces d'apprentissage dans ou à proximité des établissements : cours d'écoles, rues aux écoles, marquages dans l'espace public, ...
- De vélos-écoles pour faciliter l'apprentissage des adultes
- Ateliers de réparation ou d'auto-réparation

Les aides à l'écomobilité

A l'achat, à l'installation de stationnement vélo dans les copros et chez les bailleurs,

Le soutien aux actions associatives

Bourses aux vélos, événementiels, vélos-écoles et ateliers, ...

Développement de la cyclologistique

Stationnement adapté, maillage de petits hubs du dernier km, ...

Développement du cyclotourisme

Conditions d'accueil des cyclotouristes, stationnements et consignes, signalétique, ...

Développement de l'économie circulaire via le vélo



# 05

Accompagner le partage de la rue et le respect mutuel

Le code de la rue parisienne

# Partager la rue nécessite des règles communes



Des règles simples :  
Paris à 30km/h



Développer une communication positive



Rappeler les règles



Contrôler le stationnement et  
l'usage des trottinettes

Contrôler les usagers, et les  
verbaliser



# Le projet de Code de la rue parisienne

## 3 axes d'action

- Plan de sensibilisation, communication, formation
- Aménagements en faveur de la sécurité
- Politique de contrôle/sanction et évolutions réglementaires

Une cohabitation apaisée

Pacification, sécurité des déplacements et sûreté du séjour sur l'espace public, cohabitation apaisée entre tous les usagers

Trois finalités essentielles

Une ambition une ville plus calme et

Une attention aux plus vulnérables

Au-delà de la mobilité, un sentiment d'apaisement de l'espace public qui s'inscrit aussi dans l'ambiance qu'il dégage (Limité aux usages de l'espace public : klaxon, pot d'échappement, jet de mégots, déjections canines...)



Hospitalité de l'espace public pour les personnes vulnérables et fragilisées

Pour aller  
plus loin

Le portail des mobilités de la Ville de Paris : <https://www.paris.fr/mobilites>

Le bilan 2021 des déplacements à Paris : <https://www.paris.fr/pages/bilan-des-deplacements-a-paris-en-2021-21167>

\* \*

Le projet de zone à trafic limité : <https://www.paris.fr/pages/paris-respire-zone-apaisee-paris-centre-et-saint-germain-17609>

La démarche embellir votre quartier : <https://www.paris.fr/pages/embellir-votre-quartier-une-nouvelle-methode-pour-transformer-paris-16364>

Les Rues aux écoles : <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>

Le nouveau plan vélo pour une ville 100% cyclable : <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable-19554>

\*

\* \*

## Contacts

Tristan GUILLOUX, chef de l'Agence de la mobilité [tristan.guilloux@paris.fr](mailto:tristan.guilloux@paris.fr)