

Sommaire

01

La mobilité piétonne à Paris : chiffres clés et enjeux

02

**Le programme de piétonisation devant les écoles à Paris
: retour d'expérience**

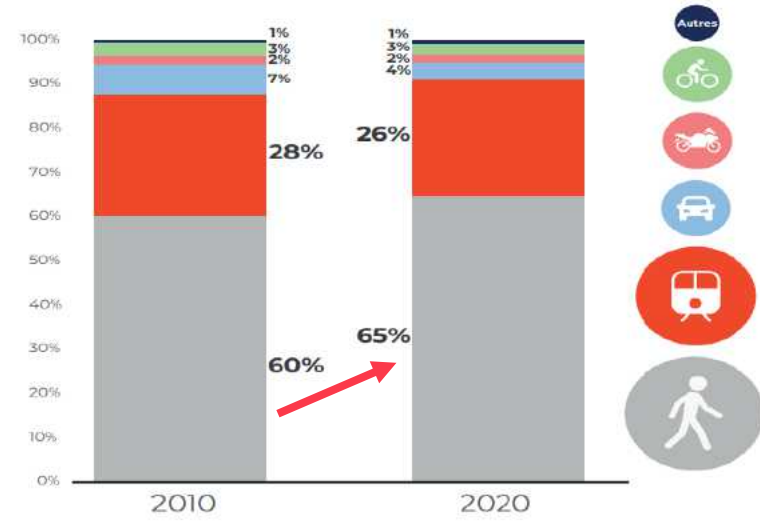
01

La mobilité piétonne à Paris

Chiffres clés et enjeux

Paris, une ville qui marche beaucoup

PART MODALE (de Paris à Paris)



65% des déplacements internes à Paris se font à pied



→ La marche à pied est le **principal mode de déplacement à Paris**, quel que soit le motif des déplacements, à l'exception des trajets domicile-travail, où les transports en commun restent le mode le plus répandu.

→ la marche est **surreprésentée dans les déplacements de proximité : 75 % des déplacements à pied durent moins de 15 minutes**

→ **Les femmes, les jeunes (6 à 14 ans) et les personnes âgées (plus de 60 ans) se déplacent davantage à pied** que les autres groupes. **Ils utilisent également davantage les transports en commun.**

Paris : un contexte favorable à la marche à pied

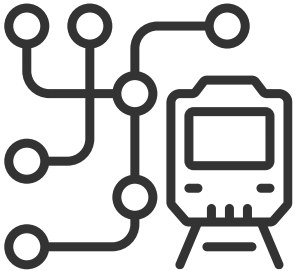


20 755 habitants / km²



2,2
millions

Un réseau de transport public très dense

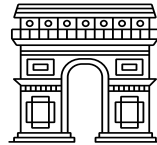


environ 500
mètres entre
deux stations
de métro

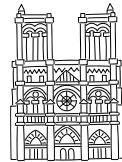
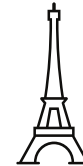
De nombreuses attractions atteignables à pied



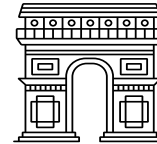
60 minutes



30 minutes



66 minutes



Un tissu commercial dense

28 commerces
pour mille
habitants([Apur](#))



Une offre d'équipement et services de proximité (631 écoles primaires publiques)

Une école pour
chaque enfant à
distance de marche
(5 à 7 minutes à pied).



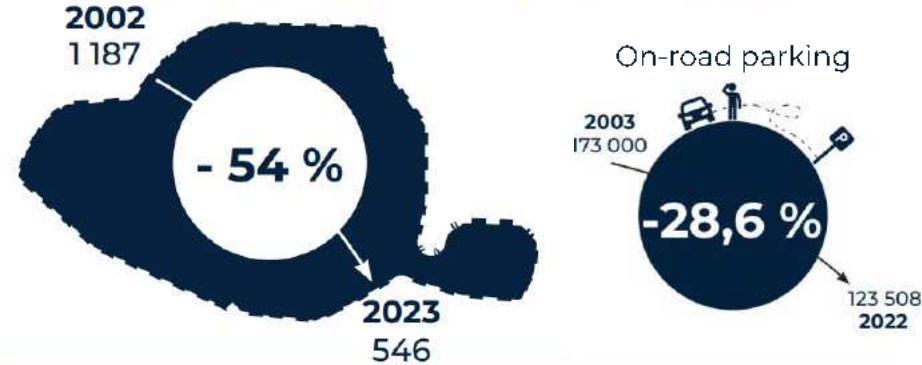
→ 55% des Parisiens ne voient aucune raison de ne pas marcher

Des politiques de mobilité favorables à la marche

Motorised traffic

Paris Intra-Muros

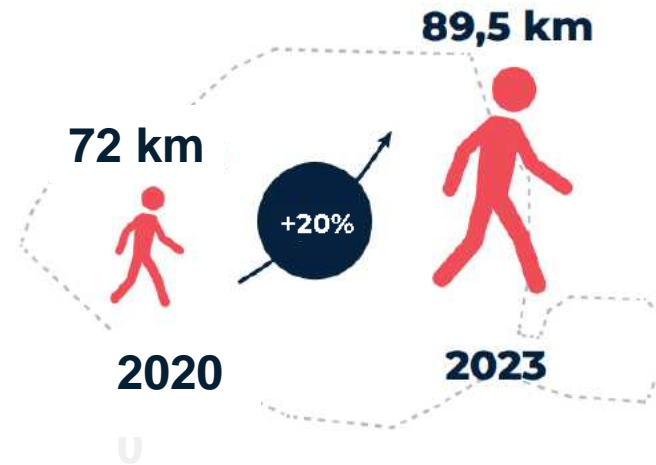
Motorised traffic on the instrument-equipped network in vehicle.km/h



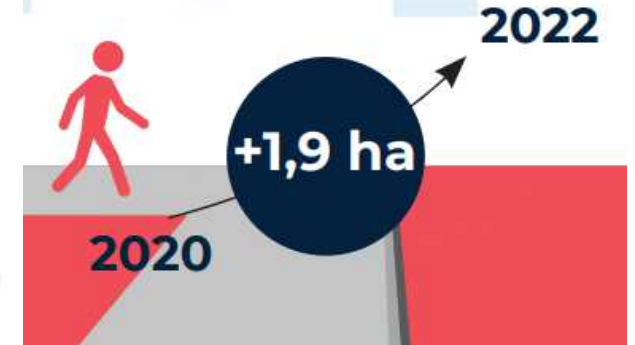
Un taux de motorisation très bas:
66% des parisiens n'ont pas de voiture

Street linear evolution

Pedestrian zones



Surface de trottoir



Généralisation de la limitation de vitesse à 30km/h sur Paris



Limitation de vitesse

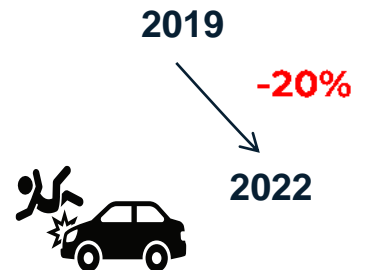


Restrictions de circulation

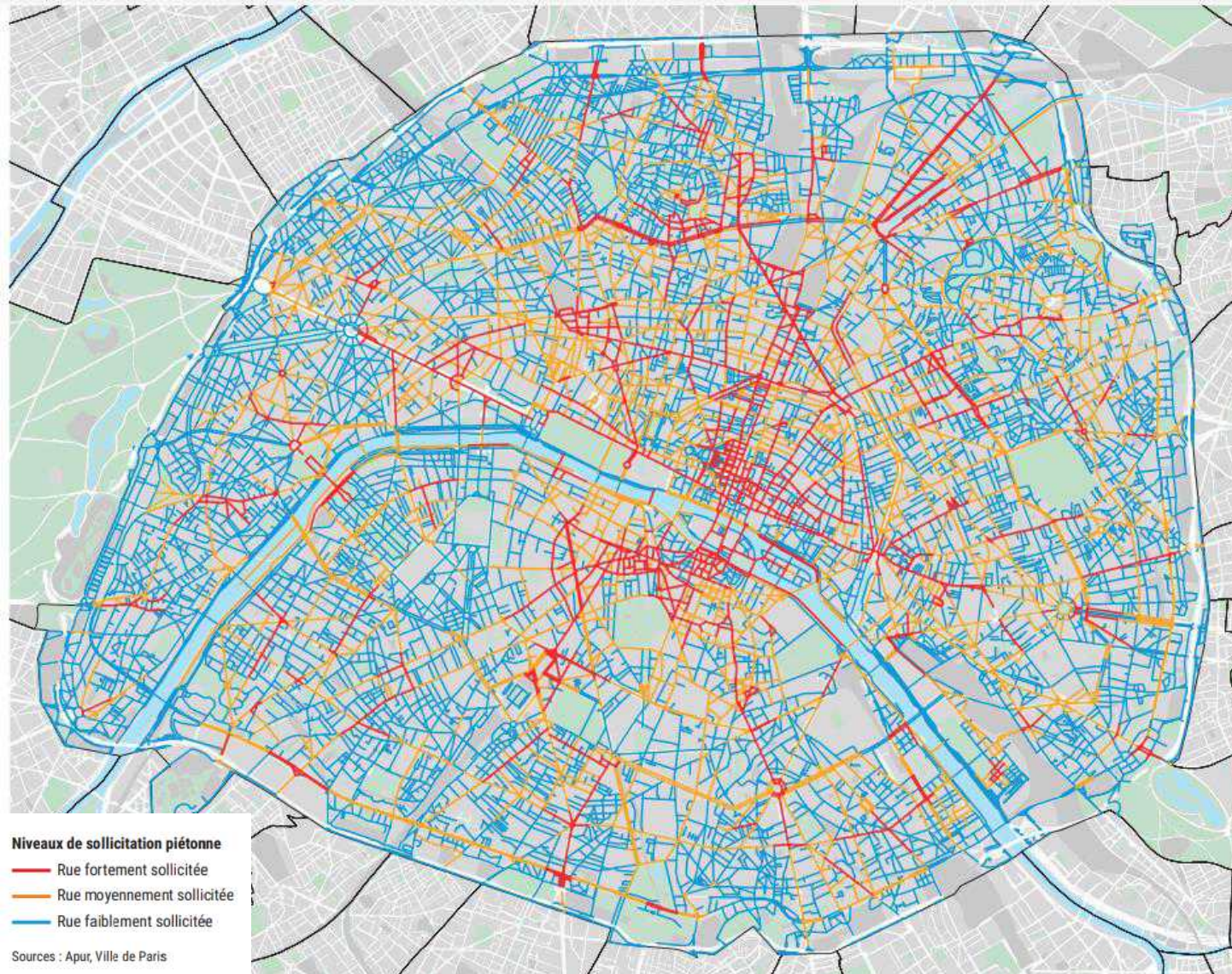


Piétonisations temporaire

une diminution constante des accidents de la route impliquant des piétons



Le défi de la densité et de la sur-sollicitation de l'espace public



Environ 3,5 millions de personnes empruntent quotidiennement les trottoirs parisiens.

Un flux piétonnier très important sur les trottoirs parisiens, concentré dans le centre de Paris, à proximité des gares, des attractions touristiques et des rues commerçantes.

Quelle place pour les piétons?

Quelle expérience de la marche?

source :

<https://www.apur.org/fr/geo-data/sollicitations-espace-public-parisien>

Le défi de la cohabitation et le ressenti des usagers à pied



- Une satisfaction globale vis-à-vis de la politique d'apaisement de la mobilité et reconquête de l'espace public en faveur des piétons;
 - Demandes fréquentes de poursuivre et accélérer le changement
- Un **partage de l'espace public** parfois difficile et un **sentiment d'insécurité** grandissant pour certains usagers
- un avis très mitigé dans les enquêtes (baromètre des villes marchables 2023)

L'ambition du plan piéton 2023 : améliorer l'expérience de la marche

+ de 100 hectares
d'espaces
piétonniers

Créer un **réseau
piétonnier
efficace et lisible**

Mettre en
évidence le **rôle la
marche** dans les
**déplacements
intermodaux**

Végétaliser
l'espace public

Améliorer le
**confort
climatique** des
espaces piétons



FAIRE DE LA MARCHÉ
UN MODE EFFICACE
AU **QUOTIDIEN**

1

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE
DE LA MARCHÉ
POUR **TOUTES**
ET TOUS

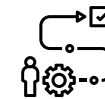
2

IMAGINER
ET FABRIQUER
LES ESPACES PIÉTONS
DE **DEMAIN**

3

PROMOUVOIR
UNE **CULTURE** DE LA MARCHÉ,
DE L'ACCESSIBILITÉ ET DU
PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

4



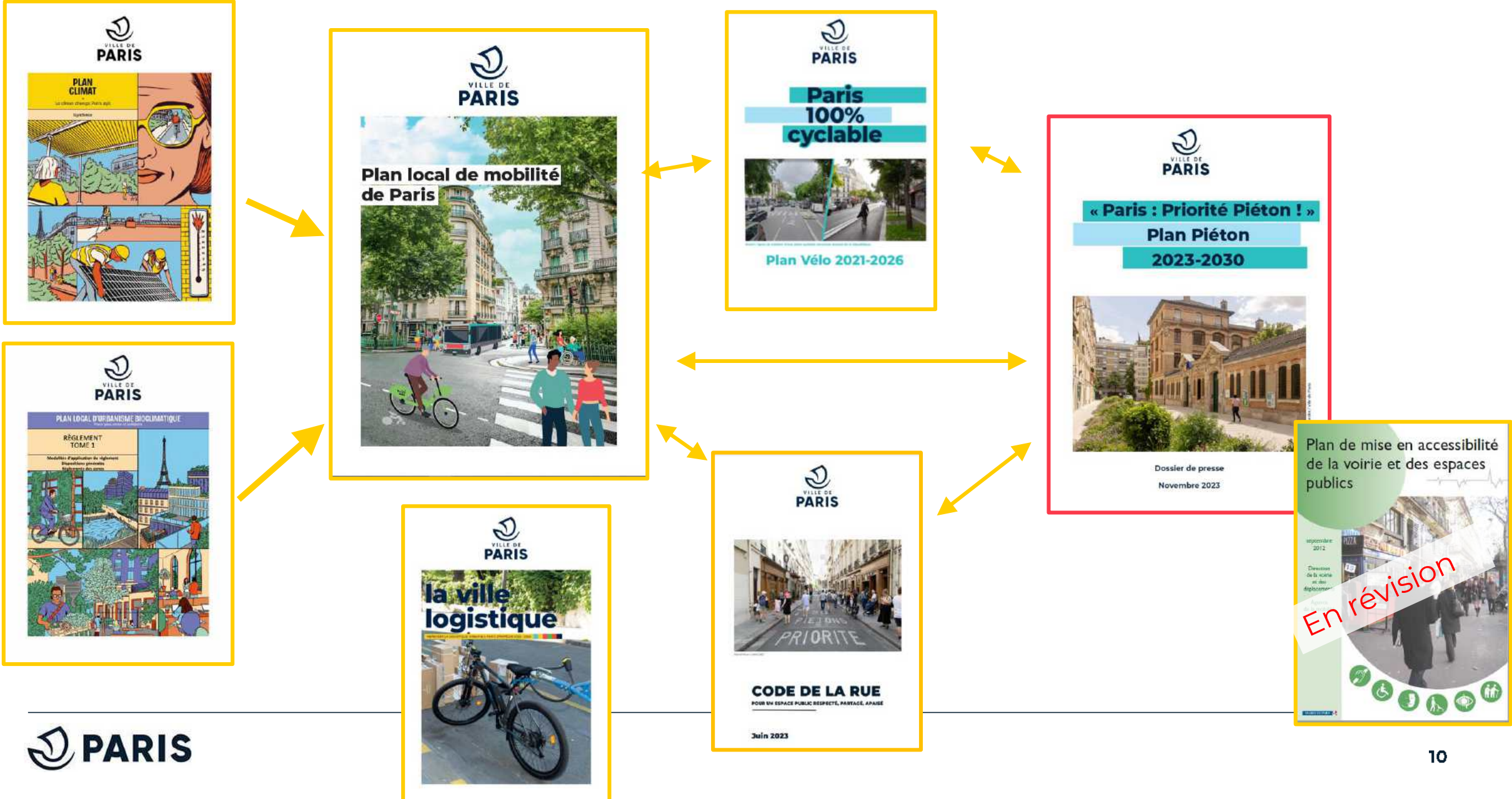
Tendre vers une
ville **100%
accessible**

Réduire la
vulnérabilité du
piéton et tendre
vers **zero
accident graves
et mortels**

Au sein de
l'**administration**

Entre les citoyens
et usagers de
l'espace public

La politique piétonne au sein d'une vision plus large de transformation de Paris

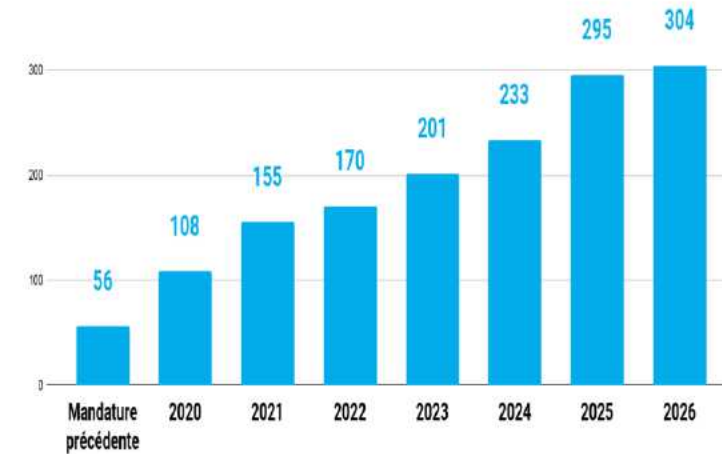


02

**Le programme de piétonisation
devant les écoles à Paris:
retour d'expérience**

Les rues aux écoles : programme phare de la politique piétonne

L'ambition de transformer 300 rues avant la fin du mandat (2026) ... atteint mi-2025



Aujourd'hui, une école sur deux bénéficie du programme. Environ 55 000 enfants sont concernés.

Le programme RAE : quels enjeux de mobilité (piétonne)?

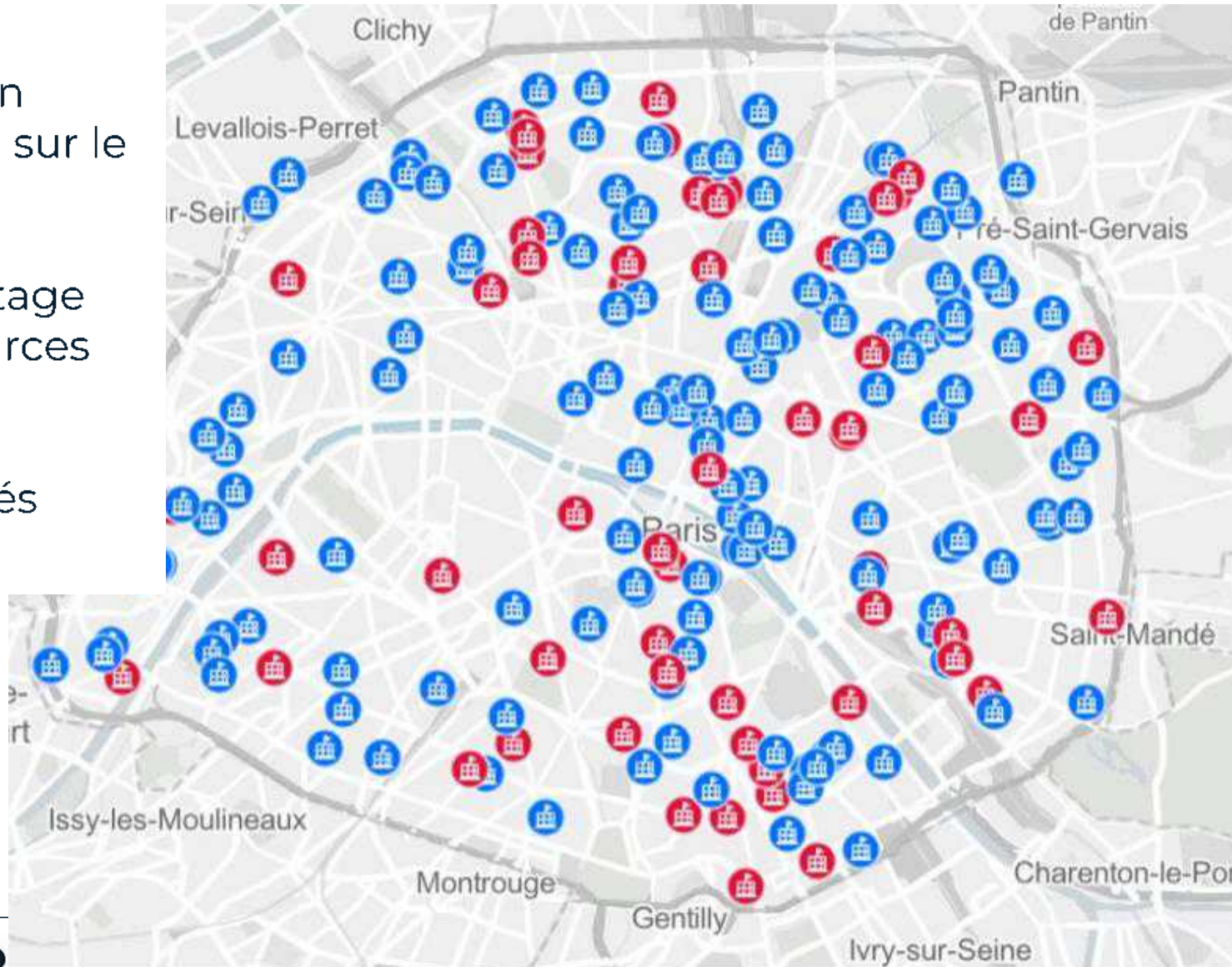


- Ce n'est **pas un programme de mobilité scolaire** (les enfants se rendant déjà majoritairement à l'école à pied) → mais contribue à faire évoluer la mobilité des familles;
- La logique spatiale (reconquête d'un espace) prime sur la logique d'itinéraire (réseau piéton) → la fonction « séjour » prime sur la fonction « mobilité »
- La piétonisation d'une rue devient l'**opportunité** de faire évoluer le plan de circulation à l'échelle du quartier et **d'enclencher des mutations plus profondes** → quartier apaisé / cœur piéton

Le programme RAE : une nouvelle géographie de la piétonisation à Paris

→ Une répartition équitable sur le territoire

→ Davantage de ressources pour les quartiers défavorisés

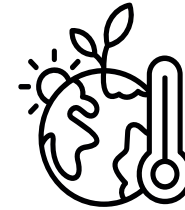


Un **changement culturel pour penser les politiques de piétonisation** auparavant réservées aux sites centraux, commerciaux ou patrimoniaux.

Les rues aux écoles : laboratoire pour penser la rue de demain



La mise en avant des enjeux écologiques et la recherche de solutions d'adaptation au dérèglement climatique sont partie intégrante du programme RAE



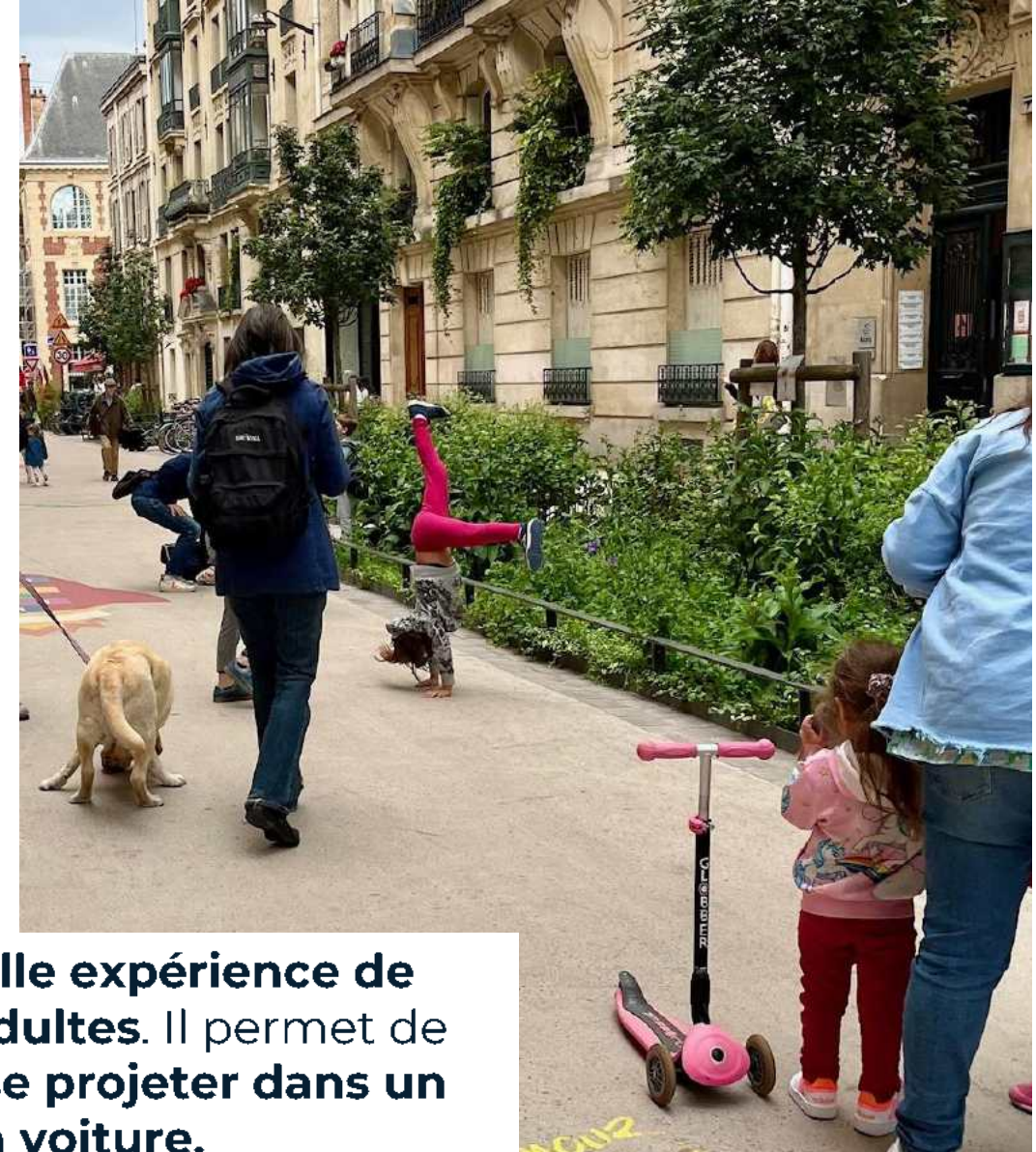
→ Expérimentation de nouvelles solutions pour contrer les effets d'îlot de chaleur urbain;
→ Maximalisation des opportunités de végétalisation et désimperméabilisation

Les rues aux écoles : les facteurs du succès



- Un rythme de transformations intense, avec une **communication** simple et efficace
- Un **public cible** déjà présent et sensible aux enjeux (enfants/ familles) → une appropriation immédiate de l'espace public
- Un **vocabulaire spécifique** rendant les RAE reconnaissables et identifiables comme des espaces piétons **pour tous** (ce n'est pas une aire de jeux mais un espace partagé)

RAE : un changement culturel dans la pratique de l'espace public



un excellent moyen de créer une **nouvelle expérience de l'espace public pour les enfants et les adultes**. Il permet de libérer l'imagination des enfants et de se projeter dans un avenir moins dépendant de la voiture.

Programme RAE : quelle suite possible ? les enjeux pour demain



- Poursuite des aménagements;
- Extension du concept à d'autres équipements (sportifs, culturels...)
- Élargir le périmètre et mener une réflexion sur les parcours des scolaires (sécurisation des traversées piétonnes, signalétique ...)
- Améliorer la cohabitation et répondre aux besoins des usagers à besoins spécifiques (senior, PMR, PSH...)
- Poursuivre la recherche de solutions techniques adaptées (revêtements, mobilier...)







Pour toute question ou information, n'hésitez pas à contacter:

Chiara MOLINAR

Responsable stratégie piétonne et conception inclusive de l'espace public

Agence de la Mobilité, Pôle Partage de l'espace public et qualité de l'air

Direction de la Voirie et des Déplacements – Ville de Paris

chiara.molinar@Paris.fr

