

Reconfigurer l'espace urbain suite à l'évolution des mobilités

Voilà le nouveau défi auquel sont confrontés les aménageurs. En début de mandature, Paris s'est lancé dans des réflexions sur l'évolution de la rue au travers du constat d'un déséquilibre dans le partage de l'espace : environ 50 % de l'espace public est dédié à l'automobile alors que cette dernière ne représente que 13 % des déplacements à Paris. Inversement, 49 % des parisiens font de la marche leur principal mode de déplacement en journée et pour autant seul 11 % de l'espace public est de l'espace piéton. Et que dire de la bande de stationnement, occupée par des véhicules immobilisés 95 % du temps.

D'un côté, un espace public mal réparti selon les usages, dont l'occupation n'est pas valorisée ou non perçue comme un bien collectif à optimiser, et de l'autre une tendance au développement des mobilités douces, vélos, engins de déplacement personnel, tendance qui a subi un boom particulièrement significatif notamment à Paris depuis la crise du Covid-19. Ce rééquilibrage est aujourd'hui perceptible dans tous les nouveaux projets que ce soit dans les transformations des grandes places parisiennes, hier, République, Bastille et Nation, par exemple, et demain Concorde ou Denfert-Rochereau, dans les piétonnalisations et l'aménagement du plan vélo.

Pour autant, en plus de reconfigurer l'espace urbain, la volonté affichée est de "transformer" la ville et notamment son espace public. Pour illustrer cette volonté, prenons l'exemple intéressant

du dossier de la fermeture des voies sur berges de Seine à Paris. Ou plutôt, de l'ouverture à d'autres modes de déplacement des voies sur berges. Certes, l'aménagement n'est pas récent mais il présente l'avantage de permettre le constat, sur une période suffisamment significative, de la véritable transformation des usages. D'une situation initiale d'axe de transport monomodal (circulation motorisée exclusivement), les berges ont évolué vers des usages allant au-delà de la réponse à un besoin de déplacements : des usages récréatifs (promenade, jogging...) et festifs (pique-niques, évènementiels, Paris Plage...), traduisant la réappropriation par les usagers d'un site classé au patrimoine mondial de l'Unesco.

C'est le même objectif qui est visé dans la création de rues jardins, projet ayant fait l'objet d'une votation récente. La différence est que transformer la ville signifie qu'on met en œuvre une démarche qui n'accompagne pas une demande en cours mais qui anticipe un besoin : répondre aux attentes d'usagers pour qui l'espace public parisien est ressenti comme difficile, anxiogène, notamment pour les personnes les plus fragiles (en situation de handicap, seniors, enfants). Pour ce faire, les projets d'aménagement doivent répondre aux objectifs d'augmenter le confort des piétons, de sécuriser et d'élargir les trottoirs, de séparer les espaces pour vélos et piétons, d'ajouter des bancs et des terrasses pour se reposer. La prise en compte du développement

d'une mobilité non polluante passe par la volonté de donner de la cohérence au réseau cyclable, en supprimant les coupures et en harmonisant les aménagements pour le rendre plus visible. L'accompagnement des demandes des activités économiques, que ce soit par la prise en compte des besoins en livraison mais également par les demandes concernant les terrasses, est également un impératif.

La transformation de la ville, c'est œuvrer pour la santé des parisiens en diminuant leur exposition au bruit, notamment routier par la généralisation d'une limitation à 30 km/h de la vitesse maximale autorisée, et par la baisse de la vitesse à 50 km/h sur le périphérique parisien, mais aussi en permettant la pratique libre du sport dans la ville par exemple l'accès à des agrès sportifs installés dans l'espace public et en libre accès.

Mais la transformation de la ville doit aussi aller jusqu'à rendre la ville plus résiliente, l'adapter aux changements climatiques qui nous attendent. Lutter contre les îlots de chaleur en végétalisant une ville par endroit trop minérale, privilégier les espaces de pleine terre, planter un maximum d'arbres, multiplier les fontaines à boire et les brumisateurs sur l'espace public ou dans les jardins, ou encore gérer la ressource en eau au travers de la mise en place d'un plan pluie (boues, désimperméabilisation, gestion du risque d'inondations, etc.). Voilà les défis qui attendent les aménageurs !

PAROLES D'EXPERTS



Francis Pacaud est le chef du service des Déplacements de la Ville de Paris. Ingénieur en chef, il a œuvré depuis 25 ans pour le service public parisien, dans la mobilité et les déplacements, les espaces verts ou la propreté

Mobil'is est le réseau d'acteurs promouvant les mobilités innovantes en Isère.

www.mobil-is.fr