

# DÉBAT :

## Pour ou contre la piétonnisation du centre de Paris ?

Lundi 31 mai à 19h via Zoom

Synthèse des échanges

.....



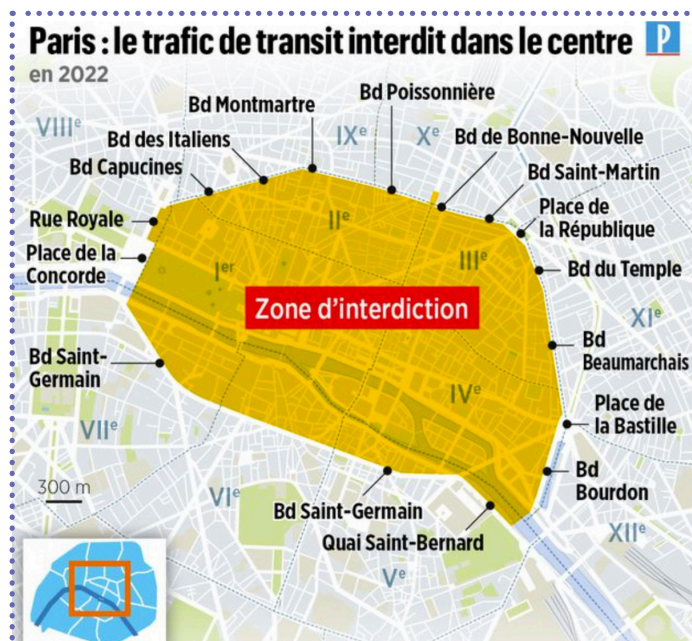
# Introduction

- *Rappel sur le contexte du débat*

Le 12 mai dernier, la Ville de Paris a annoncé vouloir piétonniser une zone comprenant Paris-Centre une partie des Vème, VIème et VIIème arrondissements, soit 7% du centre de la capitale afin de diminuer la pollution sonore et de l'air mais aussi de réduire la place de la voiture dans l'espace public. Seules quelques exceptions – pour les habitants, les taxis ou les bus - permettraient encore de circuler en voiture.

Une telle interdiction, sur une zone aussi vaste de la capitale, aura des impacts importants sur la fréquentation des commerces, des lieux culturels, la pollution et ses reports mais aussi sur l'organisation des circulations et des usages de l'espace public.

Ces externalités doivent être pensées, objectivées et concertées pour en maîtriser les impacts afin de proposer des assouplissements et d'accompagner les personnes qui seront les plus touchées par le projet en mettant en place des alternatives.



Source : Article du Parisien « Le cœur historique de Paris sera (presque) entièrement piéton en 2022 », 12 mai 2021

## *Un risque d'aggraver la fracture territoriale*

- La mise en place d'une interdiction de circuler crée de facto une exclusion pour ceux qui ne peuvent se déplacer autrement qu'en voiture.
- Ainsi, les Franciliens qui ont besoin de leur voiture pour se rendre à leur travail, les familles qui ont des enfants en bas âge, mais aussi les artisans, les personnes à mobilité réduite ou certains touristes n'auront pas d'autre choix que d'utiliser un parcours piéton pour se rendre dans le centre de Paris. Pour ceux qui ne pourront pas l'emprunter, ils seront exclus des activités et du patrimoine de ce lieu unique au monde.
- Ce sont principalement les familles des classes moyennes franciliennes qui risquent d'être les plus affectées par ce projet. Il y aurait ainsi un risque de fracture territoriale alors que nous devons travailler à trouver des usages adaptés et complémentaires de l'espace public parisien.
- De plus, à l'échelle d'une capitale régionale et nationale, la réduction de la place de la voiture devrait être organisée de manière homogène dans Paris, pour ne pas risquer l'embolie permanente d'un **boulevard périphérique intérieur** qui allongera les temps de trajet et détériorera la qualité de vie de ceux qui habitent autour du nouvel axe unique de trafic.
- La piétonnisation de certaines rues dans les autres arrondissements de Paris pourrait être proposée en réorganisant les circulations intramuros plutôt qu'en enfermant le centre pour le réserver à une partie de la population.

## *Le projet pose aussi la question des modalités de contrôle à l'entrée de la zone*

- Y'aura-t-il un pass spécial ? Des agents pour contrôler les entrées ? Des barrières ou des plots qui enfermeront les rues ? Appliquer des contrôles aléatoires ne favorisera-t-il pas une fraude accrue pour gagner du temps ? A savoir que les amendes prévues pour ce type d'infraction ne peuvent pas être très élevées. La régulation des exceptions risque aussi de représenter un coût important pour la Ville.

## *L'amélioration de l'intermodalité est un prérequis*

- Si l'ambition de réduire la place de la voiture thermique est globalement partagée, il n'en demeure pas moins nécessaire d'anticiper la mise en place d'alternatives, notamment pour ceux qui viennent de loin ou qui ont besoin de la voiture pour au moins le début de leur trajet. Il y a aujourd'hui un **manque d'intermodalité** qui doit être organisé à l'échelle de la Région en partenariat avec la Ville de Paris. La construction de parking-relais, l'amélioration de la fluidité et de la fréquence des transports en commun, de leur confort et de leur sécurité peuvent être des solutions.

## *Le report de la pollution en périphérie de la zone piétonnisée*

- Condamner un axe induit nécessairement des reports de trafic sur les mêmes voies encore ouvertes. Non seulement cet afflux de circulation risque de **créer des embouteillages** considérables malgré l'abandon de certaines personnes, mais **ces reports charrieront avec eux le bruit et la pollution atmosphérique** qui étaient auparavant plus diffus. Les grands axes alentours risquent de devenir invivables pour les passants et pour les habitants.
- Une étude de l'Institut des Politiques Publiques publiée récemment a montré que la fermeture des voies sur berge en 2016 n'a pas permis de supprimer la circulation et les trajets effectués en voiture mais les a simplement déplacés, augmentant la congestion d'autres axes. La pollution a elle aussi été déplacée et du fait de la plus forte densité autour du périphérique, la population affectée par la dégradation de l'air est deux fois plus importante que la population ayant bénéficié de la fermeture.
- Aussi le projet de fermeture du centre de Paris à la circulation de transit est susceptible d'entraîner un déplacement de la circulation vers les boulevards Saint-Germain, Beaumarchais, des Italiens, ou les Grands Boulevards.

## *La baisse de fréquentation des commerces déjà éprouvée risque de plonger*

- Ce sont les commerçants qui en parlent le mieux. **Moins leur boutique est accessible, moins elle est fréquentée.** L'addition de plusieurs mesures visant à contraindre l'accès en voiture au centre, dont la dernière en date a été la fermeture de la rue Rivoli, a déjà considérablement affecté les déplacements de la clientèle notamment francilienne. Ils sont nombreux à avoir interpellé la mairie depuis plusieurs mois sur l'impact de cette mesure alors que la crise sanitaire les a déjà mis en difficulté.

### *Préserver l'accès des services de secours*

- L'accès des secours à une zone dense n'est pas un sujet que l'on peut prendre à la légère. Actuellement les embouteillages rendent déjà leur passage plus bruyant et allongent leur temps d'intervention. Il faudra ainsi être vigilant à ce que des voies fluidifiées soient conservées sur les grands boulevards et les axes qui vont être en embolie permanente.

### *Le cas des taxis et des VTC*

- C'est un enjeu important pour les personnes qui ont besoin d'être accompagnées pour se déplacer, de pouvoir bénéficier de ces services de transport. Créer une distinction d'accès entre les taxis et les VTC ne semble pas très opérant aujourd'hui à ceci près que les premiers sont plus faciles à identifier que les seconds.

### *L'impérative transformation de notre parc automobile*

- La lutte contre le bruit et la pollution peut tout à fait passer par une transition écologique de notre parc automobile sans interdire indifféremment les véhicules. Dans 10 ans, il n'y aura presque plus de voitures qui rouleront avec des moteurs thermiques et à partir de 2035 il n'existera plus de vente de véhicules avec ces moteurs. Nous sommes dans un moment de transition pour décarboner notre économie et nos moyens de transports. Nous devons diminuer la place de la voiture et de la pollution mais toujours rendre accessible notre capitale.
- Il faut privilégier la conversion de notre parc automobile vers l'électrique et donc permettre aux véhicules électriques de continuer à circuler dans la zone piétonnisée. Il s'agit aussi d'une incitation à changer de voiture qui permettra de régler les problèmes de pollution de l'air et de nuisances sonores. Les bus doivent aussi être accompagnés dans cette transition car ce sont des moyens de déplacement très pratiques, d'autant plus que certaines personnes ne peuvent pas toujours accéder à des stations de métro.

### *La nécessité d'une étude d'impact*

- Pour évaluer l'opportunité de telles projets, il convient d'en maîtriser les conséquences. Des experts sont en mesure de réaliser des études d'impact précises afin que l'action publique soit la plus efficace possible. La Ville de Paris gagnerait à diligenter une enquête auprès d'un cabinet de conseil pour adapter son projet aux réalités de ses externalités.

**Ce débat a été riche des interventions et des expériences de chacun, nous avons ainsi pu définir plusieurs priorités à porter pour obtenir des réponses concernant en particulier :**

- 1** : Les **reports de circulation et leurs conséquences** en étudiant la possibilité de l'ouverture de quelques grands axes pour éviter une coupure brutale ;
- 2** : La transition écologique car il s'agit d'avantage d'**inciter à la conversion de véhicules**, notamment en leur permettant de circuler dans des zones protégées ;
- 3** : Les **alternatives** mises en place pour accéder au centre de Paris. ;
- 4** : Les **dispositifs de contrôle** d'entrée dans la zone piétonnisée.

Si les riverains sont souvent favorables à une piétonnisation, notamment après la période de covid qui a rendu les rues plus calmes et bien plus agréables, nous devons **lutter contre la pollution sonore et de l'air**, tout en conservant une **cohésion sociale**, en évitant les questions de frontières et sans opposer les usages et le quotidien des uns et des autres.