

Paris, le 1^{er} mai 2020

Emmanuelle Pierre-Marie & Christophe Teisseire

Conseiller·es du 12^e arrondissement

Elu·es Eelv

à

Madame La Maire du 12^e arrondissement

Catherine Baratti-Elbaz

Madame La Maire, chère Catherine,

Nous traversons une crise sanitaire sans précédent et la gestion de cette situation a mis à rude épreuve, nos concitoyen·nes et surtout les professionnel·les de la santé mais aussi tout·es celles et ceux qui ont continué à faire vivre notre ville. L'épidémie de COVID-19 est amenée *a priori*, à durer et les gestes barrières, notamment la distanciation physique, devront être maintenus pour la protection de toute·s. Le déconfinement prévu à partir du 11 mai 2020 doit désormais être anticipé et l'ambition des propositions d'un urbanisme tactique, être à la hauteur des enjeux sanitaire de demain.

La sortie du confinement même progressive, s'accompagnera d'une augmentation significative des déplacements et d'occupation de l'espace public lié à la reprise progressive et graduelle, des activités commerciales et professionnelles.

Dans ce cadre, repenser l'aménagement de l'espace public s'impose comme un enjeu sanitaire majeur auquel nous devons répondre. Développer un urbanisme tactique et faciliter des modes de transports permettant à chacun·e de se déplacer à nouveau en limitant au maximum les risques de contamination fait partie des priorités de notre municipalité et nous aimerions en tant qu'élu·es de la majorité nous aimerions apporter nos modestes contributions.

La marche à pied et l'usage du vélo devront être privilégiés et sécurisés au maximum, à court et moyen terme grâce à un nouveau partage de l'espace public afin d'éviter les fortes concentrations dans les transports en commun ainsi que le recours à la voiture individuelle, source majeure de pollution atmosphérique, dont les scientifiques ont démontré le facteur aggravant en situation d'épidémie et source également de mortalité (67 000 mort·es par an, dont 3 000 parisienn·es). La baisse de la circulation a permis également une baisse drastique des nuisances sonores et une bouffée d'air pour la biodiversité, sachons également préserver cette situation de mieux-être.

Donc ne ratons pas le tournant historique pour reconfigurer durablement notre espace public et le développement du vélo à Paris et dans le 12^e arrondissement, il en va de notre santé. Il est vital de proposer aux parisienn·es qui devront se déplacer à nouveau, une alternative sécurisée dans le cadre de l'urbanisme tactique.

A cet égard, le silence du chef de l'Etat et du chef du gouvernement est assourdissant sur le recours au vélo comme levier de distanciation physique. Pourtant le développement du vélo nécessite un discours volontariste des pouvoirs publics et une position claire sur l'importance de délaissier la voiture individuelle. La Maire de Paris l'a bien souligné lors du Conseil de Paris du mardi 28 Avril 2020 et dans sa prise de décision courageuse de fermer la rue de Rivoli en prévision de ces nombreux déplacements.

Nos ambitieuses propositions écolos pour l'arrondissement

Quelques chiffres-clés :

A Paris, les modalités de déplacements se répartissent de la manière suivante (bilan des déplacements 2014 de la ville de Paris) :

- 13 % en voiture et 2RM (pour 50% de l'occupation de l'espace public)
- 34 % en transport en commun
- 49 % à pied
- 3 % en vélo
- 1 % autre (taxi)

La priorité reste l'agrandissement des trottoirs, nous sommes tout·es amené·es à nous déplacer à pied à un moment de la journée, réaménageons nos rues et sécurisons-les au maximum, en supprimant des places de parking, en piétonnisant les rues et notamment les rues aux abords des crèches et des écoles, les rues commerçantes, favorisons les zones de rencontre au maximum, des habitudes pourront être prises pour la suite.

Outre les bienfaits sur notre santé et celle de notre Ville, l'utilisation massive du vélo permet de développer un mode de transport alternatif résilient, économique, moins susceptible d'être perturbé par des crises ou des chocs tels que la pandémie que nous traversons actuellement. Le vélo consomme dix fois moins d'espace que la voiture individuelle et paraît nettement plus adapté pour répondre à cette situation exceptionnelle.

A Paris, la pratique du vélo a significativement augmenté pendant la grève des transports de décembre 2019 avec 2,6 fois plus de passages de cyclistes. Afin de favoriser les déplacements cyclables domicile-travail, la priorité reste la sécurisation des parcours en réduisant le risque d'accident tout en permettant aux cyclistes de respecter la distanciation physique préconisée. L'enjeu est aussi d'encourager la pratique du vélo pour celles et ceux qui utilisent d'habitude d'autres modes de déplacement. L'encouragement de la pratique du vélo et sa sécurisation en cette crise sanitaire nécessitent des aménagements complémentaires tels que la création de stationnements vélo supplémentaires, l'agrandissement des espaces dédiés aux vélos sur la chaussée au niveau des feux de circulation pour éviter la concentration d'un trop grand nombre de cyclistes dans un espace réduit. Le plan Vélo n'est pas encore arrivé à son terme, donnons-lui enfin un coup d'accélérateur, harmonisons les cheminements entre les arrondissements et les communes voisines, préparons le Vélopolitain tant attendu.

A l'échelle du 12^e arrondissement, il paraît important de mettre l'accent, sur les axes structurants qui s'intègrent dans des continuités cyclables à l'échelle de la métropole :

1. Les aménagements pour favoriser les liaisons Paris-Petite couronne dans les deux sens doivent demeurer une priorité (cours de Vincennes, Portes dorée et de Charenton, les Quai de seine)
2. les déplacements internes à l'arrondissement doivent être favorisés et les axes secondaires sécurisés
3. La circulation dans les carrefours doit être fluidifiée et sécurisée en faveur des piéton·nes et cyclistes

Nous proposons dans cette perspective de traiter prioritairement les axes particulièrement stratégiques avec l'aménagement de :

- fermer à la circulation automobile la rue du Faubourg Saint Antoine de Bastille à Nation en continuité de la fermeture de la rue de Rivoli et sécuriser cette rue particulièrement commerçante
- L'avenue Daumesnil, la piste existante est trop étroite, il faut l'agrandir sur les voies de circulation automobile, ôter des places de stationnement et bien évidemment sécuriser la place Félix Eboué et ses nombreuses intersections
- La rues de Charenton qui traverse l'ensemble de l'arrondissement et la rue de Picpus, en ôtant le maximum de places de parking et sécurisant systématiquement les contre sens cyclables beaucoup trop étroits actuellement et en faire des vélorues, comme rue de Pommard, Rue de Fécamp, rue du Sahel...
- Développer une piste cyclable sécurisée sur l'avenue Michel Bizot et l'avenue du D^r Netter
- Sécuriser également le boulevard Diderot et la rue de Reuilly et traiter le fort trafic devant Gare de Lyon, en privilégiant l'accès au bus et au taxi
- La rue de Bercy en donnant la priorité aux piéton·nes, cyclistes et bus
- Favoriser la traverser de la Seine en élargissant la piste cyclable sur les différents ponts de l'arrondissement
- Faciliter le vélo dans le Bois de Vincennes par la fermeture de la route de ceinture du lac Daumesnil et l'agrandissement des pistes sur les autres axes du bois.

En règle générale, il est important de limiter également la circulation sur les axes secondaires qui servent bien trop souvent de cheminement de desserte, comme par exemple la rue du Charolais à réaliser en « tête bêche » (modifier les sens de circulation sur certains tronçons, comme le préconise Paris en Selle12).

Les réponses à l'inquiétude du stationnement doivent également être anticipées, l'idée de l'urbanisme tactique est notamment de systématiser les parkings avec arceaux vélo sur les places de parkings qui encadrent les passages piéton (Plan Vélo). Il reste également important d'accompagner ces aménagements, avec la mise en place d'un réseau d'informations sur les points de vente, les stations de réparation et de gonflage, les ateliers de réparations de vélo.... Dans la cadre du budget participatif le projet « Faciliter les déplacements à vélo » a été plébiscité lors du vote en septembre 2019. Est prévue notamment pour le 12^e arrondissement, l'installation de 8 pompes à vélo (une par quartier + le Bois de Vincennes). Ces aménagements doivent devenir prioritaires. Mettre en place une foire aux vélos sur la place de la mairie comme le propose le 11^e arrondissement, pourrait être envisagé dans le mois, en respectant les conditions d'accueil en plein air.

Le réseau de Transport en commun, notamment de bus, doit rester prioritaire. Les voies de bus temporaires doivent également être envisagées si possible, plus précisément la ligne 29. Porter une attention particulière, aux arrêts de bus, prévoir des espaces plus importants pour permettre la distanciation sociale en toute sécurité, sans conflit avec le flux des automobilistes et des 2RM.

En complément, voici nos propositions de mesures d'urbanisme tactique d'aménagements piétons. Nous proposons la création de zones de rencontres dans des rues fréquentées par de nombreux promeneurs et sportifs pour faire davantage d'espace aux piétons. Systématiser la protection des abords de crèches et des écoles, interdire la circulation au moment des entrées et sorties des écoles, occuper ses rues balisées comme extension de cours de récréation. Les rues commerçantes doivent

également pouvoir accueillir piéton·nes de manière sécurisée au regard des gestes barrières, en garantissant la possibilité de maintenir les distances physiques préconisées entre les personnes. Aussi nous proposons le réaménagement :

- des rues commerçantes : rues autour de la place d'Aligre, rue Wattignies, rue du Rendez-vous...
- des parties de la rue de Charenton et de la rue de Picpus, pour éviter l'effet voie de transit
- des rues aux enfants provisoires, à double titre sécuriser les accès et permettre la distanciation sociale nécessaire entre enfants et parents, mais aussi possibilité de devenir une extension de la cour de récréation, exemples de rue Guillaumot, rue Gerty Archimède, rue Marsoulan, rue de la Brèche aux loups, rue de Montempoivres, avenue Rousseau, rue Lamoricière, rue Carnot (sens unique et/ou rue parallèle accessible) ...

Tout ceci nécessite le respect du code de la route et ces nouveaux aménagements, de faire appliquer la limitation en zone 30, voire les nouvelles zones 20 (zone de rencontre).

Nous pensons que la réouverture des parcs et jardins va devenir également une nécessité pour permettre aux parisien·nes de pouvoir se déplacer mais aussi se ressourcer en prévision des prochains épisodes caniculaires.

Bien entendu, les citoyennes et citoyens de l'arrondissement doivent être au cœur de ses changements. Il est impensable de réfléchir à ces aménagements seuls. Nous demandons donc la création d'un conseil citoyen du déconfinement du 12^e arrondissement (via les conseils de quartiers) et qu'un comité vélo soit rapidement mis en place pour définir ensemble le **12^e d'après**. Ce conseil citoyen peut être doublé d'une plateforme Internet pour que les habitant.es y envoient leur doléance.

A travers ces propositions, nous entendons contribuer à répondre aux enjeux sanitaires et sociaux de sortie du confinement. Nous espérons que ces propositions retiendront votre attention et restons évidemment à votre disposition pour échanger sur le sujet.

Nous tenons, Madame La Maire, de nouveau, à exprimer toute notre solidarité avec la municipalité et l'ensemble de ses agent·es.

Bien cordialement,

Emmanuelle Pierre-Marie et Christophe Teisseire