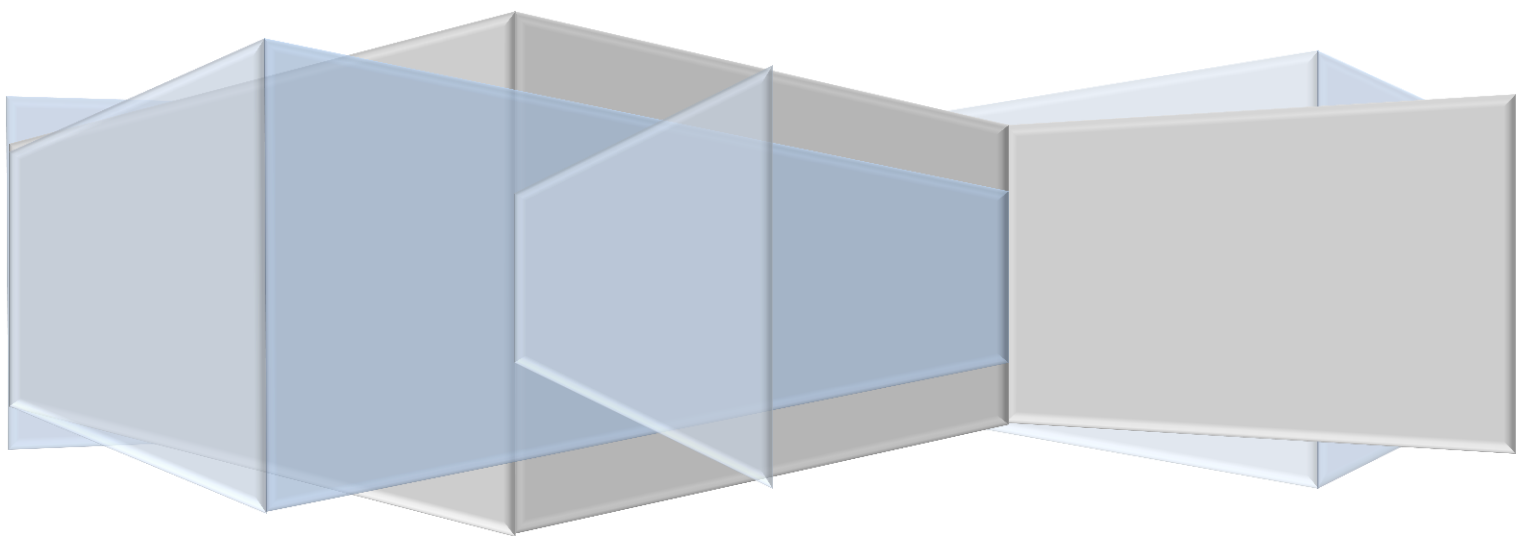


Projet Individuel

Aménagement des circulations douces sur la
place d'Italie Paris XIIIème



BROUBA-DAUNAR Guillaume

DAE3 2015-2016

**Tuteur :
BLONDEL CYRIL**

PLACE D'ITALIE PARIS XII : PLACE PRINCIPALE DU 13^{EME} ARRONDISSEMENT

Sommaire

I.	Diagnostic de la zone d'étude.....	6
A.	Le Contexte.....	6
1.	<i>Le contexte Géographique et Historique</i>	6
2.	<i>Le contexte Légal</i>	10
B.	Problématisation de l'espace	12
1.	<i>Compte rendu Réunion publique :</i>	13
2.	<i>Observations sur le terrain</i>	20
3.	<i>Les voies piétonnes</i>	31
4.	<i>Les pistes cyclables</i>	34
5.	<i>L'accès au square central</i>	38
II.	Politique d'aménagement et Enjeux	40
A.	Une politique d'aménagement globalisée	40
B.	Les différents enjeux	43
1.	<i>Les budgets et détails du plan vélo :</i>	43
2.	<i>La sécurité avant tout :</i>	45
3.	<i>Des zones de stationnement vélo en plus :</i>	46
4.	<i>Compte rendu de la réunion publique du 8 juillet 2015</i>	47
5.	<i>Projet de la mairie</i>	51
III.	Un projet de place aérienne.....	54
A.	Une exploitation optimale de l'espace.....	55
B.	La sécurité et une liberté de cheminements.....	56
C.	De multiples développements possibles.....	58

Table des illustrations :

Figure 1 : Carte des quartiers administratifs du 13 ^e arrondissement (Source : Google Image)	7
Figure 2 : La fontaine au centre de la place d'Italie.(Source : Wikipédia)	8
Figure 3 : Evolution de la configuration de la place d'après des plan historiques (Source : Paris- Unplugged)	9
Figure 4 : Evolution de la part du vélo circulant sur la voirie parisienne (Source : IAU-IDF).....	12
Figure 5 : Evolution de la population du 13 ^{ème} arrondissement de Paris (Source : Carte France)	13
Figure 6 : Carte des flux de circulation sur la place d'Italie (Source api-site.paris).....	17
Figure 7 : Carte des problèmes de déplacement sur la place (Source api-site.paris)	19
Figure 8 : Part d'interviewés parisiens (Source : enquête personnelle 1)	21
Figure 9 : Part de fréquentation de la place d'Italie (Source : enquête personnelle 1).....	23
Figure 10 : Mode de transport utilisé sur la place (Source : enquête personnelle 1).....	25
Figure 11 : Point de vue de la population sur les aménagements mis en place (Source : enquête personnelle 1).....	26
Figure 12 : Evaluation des infrastructures par les participants (Source : (Source : enquête personnelle 1).....	28
Figure 13 : Changement de mode de transport en cas de nouveaux aménagements (Source : enquête personnelle 1).....	29
Figure 14 : Tableau des résultats du questionnaire terrain (Source : enquête personnelle 2)	30
Figure 15 : Avenue d'Italie (Source : Google Map).....	32
Figure 16 : Avenue des Gobelins (Source Google map)	32
Figure 17 : Boulevard Vincent Auriol (Source Google Map).....	33
Figure 18 : Boulevard Auguste Blanqui (Source Google Map)	33
Figure 19 : rue Bobillot 1 (Source : photo personnelle)	34
Figure 20 : rue Bobillot 2 (Source : photo personnelle)	35
Figure 21 : rue Bobillot 3 (Source : photo personnelle)	36
Figure 22 : Boulevard De l'Hôpital (Source : photo personnelle).....	37
Figure 23 : Passage piéton pour aller au square central (Source : photo personnelle)	39
Figure 24 : Budgets des aménagements du réseau vélo (source paris.fr)	44
Figure 25 : Sécurité des cyclistes (source paris.fr)	45
Figure 26 : Stationnement vélo (source paris.fr).....	46
Figure 27 : Carte des objectifs à atteindre (Source api-site.paris)	49
Figure 28 : La nouvelle place d'Italie (Source : Paris.fr)	52
Figure 29 : Place Dizengoff Tel-Aviv (Source : Google Image).....	54
Figure 30 : Schéma de place aérienne sur la place d'Italie (Source : personnelle)	59

REMERCIEMENTS

À **Mr BLONDEL Cyril** pour le suivi et son aide durant la recherche de donnée et la rédaction de mon projet.

À **Mme VERDELLI Laura** pour m'avoir apporté son aide et donné des idées pour illustrer mon schéma.

Au **Service de la Voirie et Déplacements du 13^{ème} arrondissement** qui m'a indiqué où trouver certaines sources pour mes données.

À **l'équipe éducative et pédagogique du département Aménagement et Environnement de Polytech' Tours** pour nous avoir encadré globalement durant cet exercice

Introduction :

La modification du climat et l'émission de gaz à effets de serre sont devenus des problèmes mondiaux. En France, l'Etat a amplifié sa politique environnementale avec de nouveaux quotas et règles à respecter. Ces règles s'appliquent sur tout le territoire, et le besoin de réduire ces pollutions environnementales sont encore plus urgentes dans les grandes métropoles françaises. De nos jours le développement des circulations douces est devenu une des priorités des grandes villes comme Paris. Paris connaît depuis 2010 une augmentation conséquente des modes de déplacements doux. Notant que 60% de la population parisienne a comme mode principal de déplacement la marche à pied et la part des cyclistes est de 8% parmi les véhicules mécanisés.

La place d'Italie regroupe plusieurs aménagements pour faciliter l'expansion des circulations douces. Connue pour être l'une des plus grandes places de Paris et comme étant un point stratégique pour le 13^{ème} arrondissement d'un point de vue de sa localisation, de son potentiel économique et structurel. Sa fréquentation est à l'image du centre commercial Italie 2 et de son réseau de transports en commun. Malgré de multiples aménagements déjà mis en place, la question de comment améliorer les voies publiques réservées aux piétons et aux cyclistes sur la place d'Italie est toujours d'actualité. Pour la résoudre il faudrait optimiser ses voies par une réduction du temps de traverse, une simplification des cheminements et une augmentation de la sécurité et visibilité de celles-ci. Ces différents objectifs à atteindre sont totalement connectés entre eux. En effet un gain de temps de traverse réduirait l'exposition des piétons et cyclistes aux différents risques sur la voie routière. De plus un cheminement simplifié améliorerait la lisibilité du trajet des passants et donc augmenterait leur sentiment de sécurité et réduirait le temps d'exposition aux risques. De plus la multiplication d'accès au square central serait un atout majeur pour cette place, cela lui permettra d'exploiter un espace auparavant délaissé et de créer de nouvelles activités économiques ou de loisirs sur celle-ci.

Méthodologie :

La recherche d'informations s'est faite selon plusieurs méthodes et supports. Une première recherche de données a été réalisée sur internet et par le biais de deux livres (La ville à pied et Des voies pour les vélos) que vous pourrez retrouver en annexe 1 et annexe 2. La majeure partie de mon rapport utilise les données récoltées informatiquement. Elles représentent le corps de mon rapport mais ne font pas la totalité de celui-ci. Celles issues des deux livres en annexes m'ont permis quant à elles de me donner des informations techniques et des idées pour mon projet. De plus elles étaient en concordance avec mes objectifs cités dans mon introduction.

Une seconde phase de recherche d'informations s'est faite de façon itérative et à mobiliser l'intervention d'individus et de ma personne. En effet j'ai décidé de mettre en comparaison deux enquêtes concernant les transports doux et leurs aménagements sur la place d'Italie, une étant réalisée sur internet (voir les résultats annexe 3) et une sur le terrain (voir les résultats annexe 4). Pour appuyer ses résultats je me suis déplacé un samedi après-midi nuageux sur la place d'Italie, et ai mis en évidence via des photographies des voies réservés aux piétons et cyclistes les différents résultats des enquêtes réalisées au préalable (annexe 5). De plus j'y ai ajouté mes propres observations et analyses de terrain.

Mon projet quant à lui a été imaginé à partir de comparaisons avec des infrastructures déjà mises en place à travers le monde comme la place Dizengoff à Tel-Aviv Israël. De plus l'aide apportée par mon tuteur Blondel Cyril et par Mme Verdelli m'ont permis de mettre en place des idées d'aménagements répondant à ma problématique et mes objectifs.

I. Diagnostic de la zone d'étude

A. Le Contexte

1. *Le contexte Géographique et Historique*

Situé sur la rive gauche de Paris, le 13^{ème} est un arrondissement bordant à l'ouest le 14^{ème} et au nord le 5^{ème}. De plus il est accessible par le périphérique via le sud de l'arrondissement. La Seine offre à l'est une frontière naturelle entre lui et le 12^{ème} arrondissement et la rive droite.

Arrondissement original d'un point de vue architectural et urbain mélangeant constructions récentes avec ses tours, immeubles et bâtiments haussmanniens ; il est cependant peu touristique mais abrite plusieurs sites historiques et attractifs tel que la gare d'Austerlitz ou encore la Place d'Italie.



Figure 1 : Carte des quartiers administratifs du 13^e arrondissement (Source : Google Image)

La place d'Italie est un endroit incontournable du 13^{ème} arrondissement. Il s'agit du cœur central du 13^{ème} car de par sa forme circulaire elle constitue un point névralgique en desservant les principaux axes routiers (avenues et boulevards) ainsi que deux lignes de métro, permettant de rejoindre les quartiers de la Butte-aux-cailles des Gobelins et du quartier asiatique. La zone de Paris Rive Gauche est le seul quartier échappant à son attraction

D'un diamètre de 200 m, elle est située à la rencontre des boulevards Vincent-Auriol, de l'Hôpital, Auguste-Blanqui, des avenues des Gobelins, de la Sœur-Rosalie, d'Italie, de Choisy et des rues Bobillot et Godefroy. L'esplanade longeant le centre commercial Italie 2 a pris le nom de Place Henri-Langlois en 1995.



Figure 2 : La fontaine au centre de la place d'Italie.(Source : Wikipédia)

La Place d'Italie est le point de passage obligé de la circulation automobile et de la plupart des lignes de métro et de bus. C'est un lieu de transit entre la banlieue et le centre de Paris ou entre le quartier du Montparnasse et la rive droite. L'un des plus grands centres commerciaux de Paris borde la place.

C'est enfin un lieu de sorties nocturnes avec les restaurants et cinémas de l'avenue des Gobelins. On peut dire que l'ensemble du 13^e arrondissement converge vers la place d'Italie à l'exception du quartier Paris Rive Gauche, le long de la Seine.

La place d'Italie a connu plusieurs modifications depuis le plan de construction de Jaillot en 1773 avec l'aménagement de l'arrondissement. On voit qu'elle s'est imposée en tant que place centrale du quartier vu la création de nouvelles voies de déplacements au fil du temps la postant comme étant le point de convergence des différents axes routiers et donc de l'ouverture sur les différents quartiers de l'arrondissement.

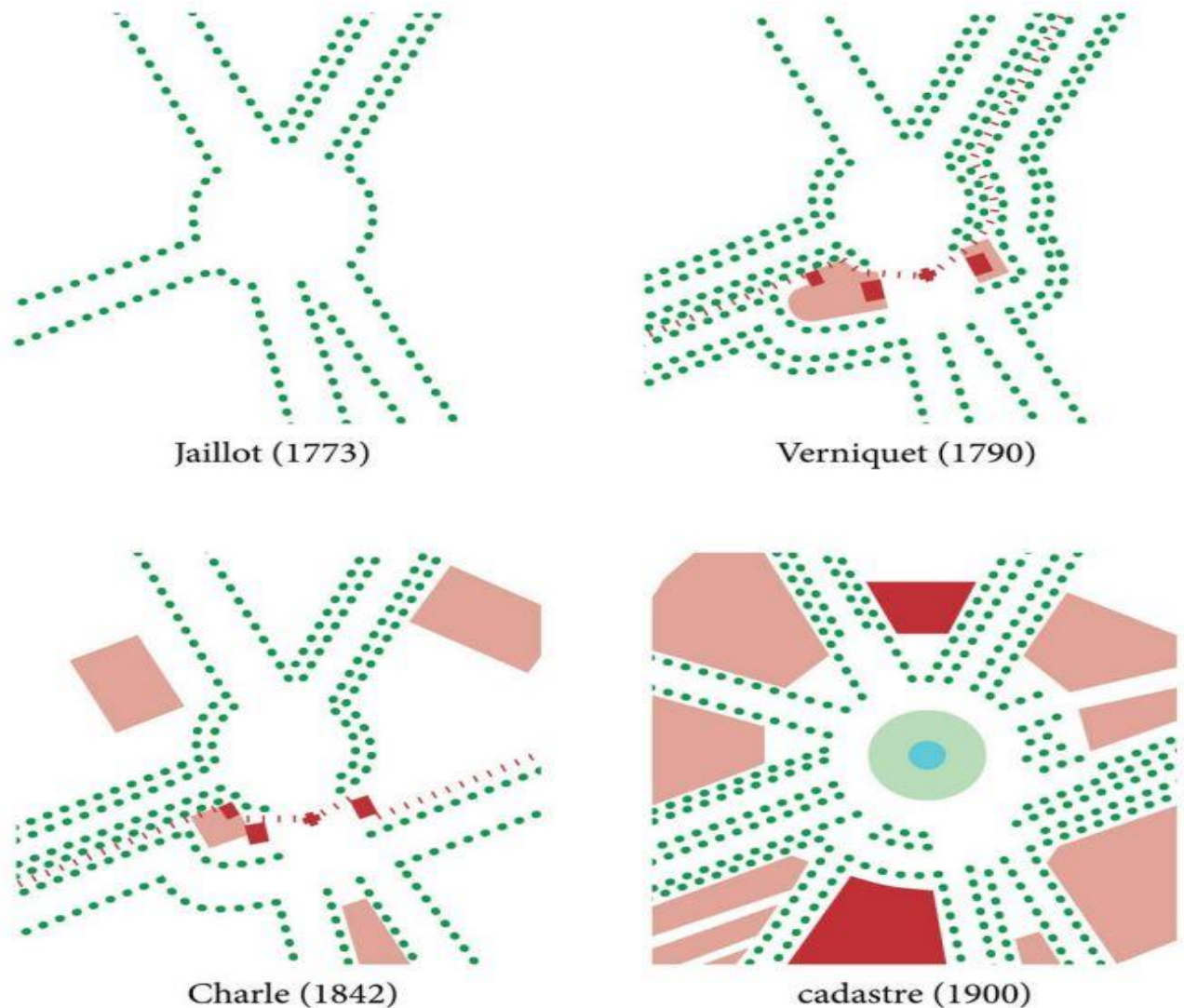




Fig. 31- Evolution de la configuration de la place d'après des plans historiques.

Figure 3 : Evolution de la configuration de la place d'après des plan historiques
(Source : Paris-Unplugged)

Face à l'avenue d'Italie se trouve un monument réalisé par Henri Cantie à la mémoire du maréchal Alphonse Juin réalisé en 1983. Il est installé au centre d'un square délimitant le centre de la place.

Les deux sorties de métro présentes sur cette place et réalisé par Hector Guimard font aussi parti des monuments historiques depuis 1978.

La Place d'Italie est desservie par les lignes de métro  à la station *Place d'Italie* ainsi que par les lignes de bus .

Place d'Italie, avec trois lignes de métro, est la station centrale desservant le 13^e arrondissement de la capitale française.

En 2004, elle était la huitième station la plus fréquentée du réseau, avec 13,10 millions d'entrants directs. En 2011, 12 168 442 voyageurs sont entrés à cette station. Elle a vu entrer 11 534 907 voyageurs en 2013 ce qui la place à la 16^e position des stations de métro pour sa fréquentation.

La place d'Italie est donc l'un des éléments urbain majeur du 13^{ème} arrondissement. Malgré un arrondissement peu touristique cette zone géographique reste très fréquentée grâce aux différents axes routiers et à ses stations de métro et bus. La fréquentation en terme de piéton est donc élevé à cet endroit notamment avec la présence du Centre Commercial Italie 2, l'un des plus grands et populaires de Paris.

2. Le contexte Légal

Les aménagements déjà réalisés sur la place d'Italie n'ont pas été réalisés de façon arbitraire. Ils ont été soumis à des codifications, objectifs et règles spécifiques, que l'on retrouve dans un plan global concernant tous les arrondissements de Paris : le PDP.

La mise en place d'un plan de déplacement de Paris découle de celui de la région d'Ile de France. Le plan de déplacement urbain d'Ile de France (PDUIF) est un plan s'étendant sur 10 ans permettant de codifier les futurs projets d'aménagement du territoire et des déplacements. Il permet de favoriser :

- Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire.
- L'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.

Le PDU Ile-de-France approuvé par arrêté inter préfectoral le 15 décembre 2000 vise à partager autrement l'espace public en prenant en compte tous les

modes de déplacement. En effets plusieurs objectifs ont dès lors étaient mis en places (on se concentrera sur ceux visant les circulations douces) :

- une augmentation de 10 % de la part de la marche à pied pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école.
- un doublement du nombre des déplacements à vélo.

Pour atteindre ses objectifs, le PDUIF a défini une politique globale, articulée à chaque échelon de la Région. Les Plans Locaux de déplacements comme celui de Paris le PDP sont la mise en œuvre du PDUIF au niveau local.

En effet la LOTI stipule à l'article 28-4 qu'en "région Ile de France, le PDU peut être complété, ..., par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu".

Le projet de plan de déplacements de Paris a été arrêté quant à lui les 12 et 13 février 2007.

Ce Projet global pour les 15 prochaines années vise à garantir pour tous une mobilité durable : lutter concrètement contre ce problème de santé publique que constitue la pollution. La politique des déplacements parisienne se donne pour objectif d'améliorer la mobilité de tous dans une perspective de développement durable.

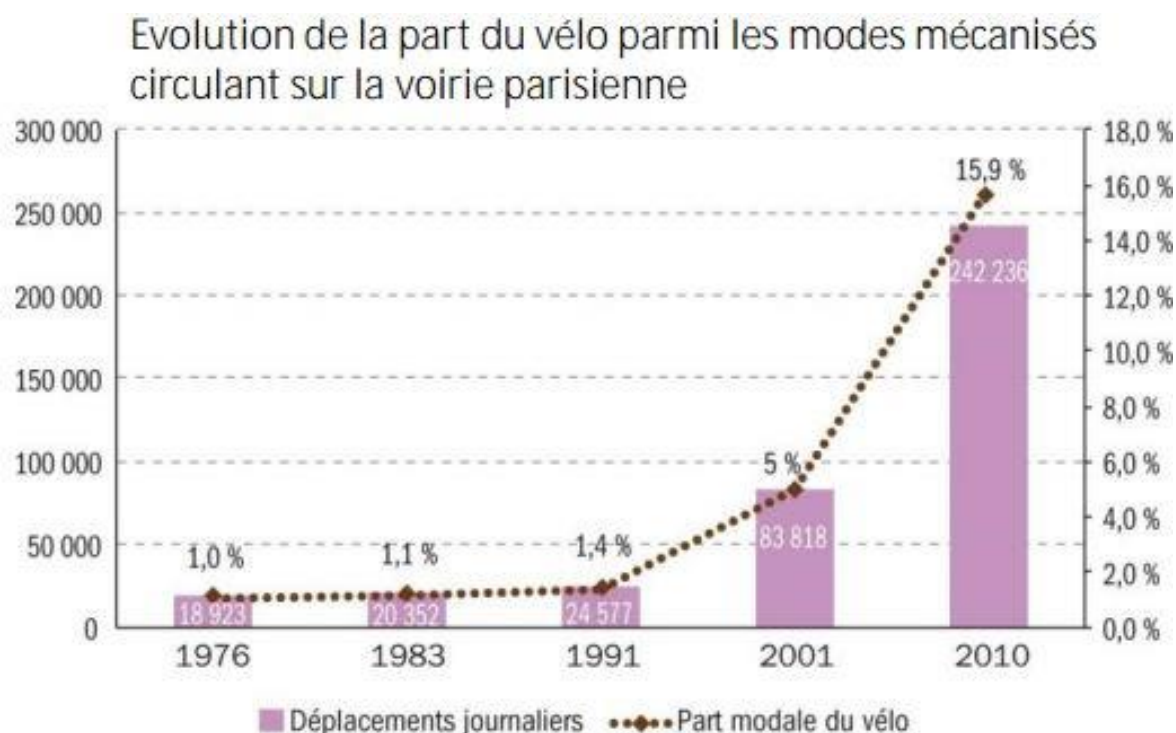
Le PDP a donc vocation à :

- donner la priorité au développement de nouvelles offres de transports alternatives à la voiture : favoriser les mobilités les plus durables par la création de services à la mobilité supplémentaire (transports collectifs, vélos en libre-service, auto-partage, etc.) et la priorité aux véhicules propres.
- intégrer la politique parisienne dans une vision partagée de l'agglomération.

Le PDP déjà en place s'applique donc directement à la Place d'Italie. On peut voir qu'il émet les différentes directives en faveur de l'amélioration et du développement des transports doux à Paris et donc sur notre zone d'étude. Les

différents aménagements déjà présents sur cette place suivent donc les directives de ce document. Il est en accord avec notre problématique actuelle car découle d'un questionnement objectif et actuel sur l'amélioration de ces infrastructures. On remarque que sur la place d'Italie des aménagements ont déjà été faits et sont en nombre suffisant de mon point de vue, mais les attentes de ce texte n'ont pas été totalement assouvies ou ne l'ont pas été de façon pérenne.

B. Problématisation de l'espace



Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA • Traitements IAU-IdF

Figure 4 : Evolution de la part du vélo circulant sur la voirie parisienne (Source : IAU-IDF)

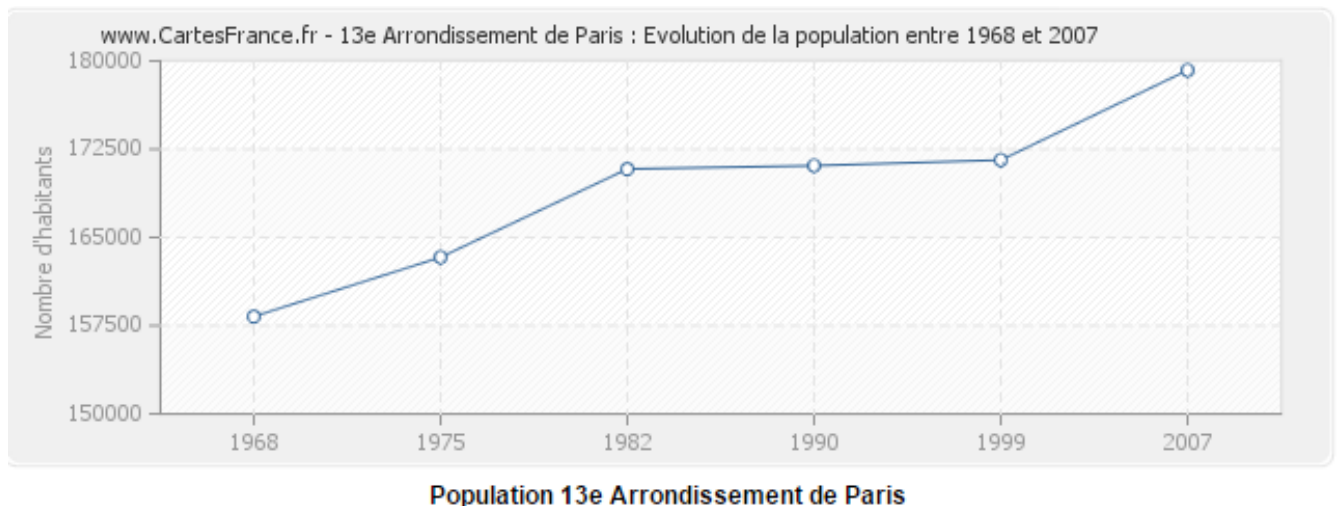


Figure 5 : Evolution de la population du 13^{ème} arrondissement de Paris (Source : Carte France)

Depuis 2001 on observe une augmentation importante du pourcentage de cyclistes sur la voirie Parisienne (10.9%) (*Figure 4*). De plus l'augmentation de la population Parisienne est toujours croissante (*Figure 5*) et notamment dans le 13^{ème} arrondissement avec 185000 habitants (Source : Insee). La place Italie est donc susceptible d'accueillir un taux de fréquentation élevé de cyclistes et de piétons. Pour cela plusieurs aménagements ont déjà été mis en place (passages piétons, pistes cyclables entre autre). Cependant plusieurs réaménagements restent à réaliser comme le montre l'opinion publique lors de la lecture du compte rendu de la réunion publique du 8 juillet 2015.

1. Compte rendu Réunion publique :

Cette réunion publique a pour objectif de permettre aux citoyens de s'exprimer et donc donner leurs opinions et idées sur les aménagements et futurs aménagements de la place d'Italie. Le but principal du réaménagement de la place d'Italie est de permettre de nouveaux usages aux Parisiens en conjuguant les différents modes de déplacements.

<<M. Yann le Toumelin indique que la place d'Italie est l'une des plus grandes places de Paris. C'est un nœud de circulation majeur dans le 13^e arrondissement. Aujourd'hui, les aménagements ont cédé une large place à la voiture. La chaussée est de vingt mètres de large et la circulation y est satisfaisante. Les piétons ont différents espaces de mobilité : les terre-pleins, les trottoirs classiques le long des façades, et le parvis. Les passages piétons en deux temps, sur le boulevard Vincent Auriol sont peu lisibles pour les usagers. Les avenues les plus fréquentées par les piétons sont l'avenue d'Italie et l'avenue des Gobelins

Le square est peu utilisé, un seul passage piéton peu visible permet d'y accéder. Concernant les déplacements, M. Yann Le Toumelin précise que la circulation en vélo apparaît comme dangereuse. Cela s'explique par le manque de signalisation et la complexité des itinéraires cyclables. Le vaste carrefour au sud de la place entre l'avenue d'Italie et le boulevard Vincent Auriol est peu lisible et peu compréhensible pour les véhicules, les piétons et les cyclistes. Ces incompréhensions sont des facteurs de risques et de conflits entre usagers. >>
(Source : api-site.paris)

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Suite au diagnostic émis par Mr Yann Le Toumelin, un échange collectif autour de plusieurs thèmes parmi les personnes présentes a été mis en place. Nous nous consacrerons qu'aux échanges concernant la circulation douce :

La circulation

« Réfléchir au plan de circulation de la place apparaît comme très compliqué. Comment cela peut être surmonté ? »

« Paris n'a pas de pouvoir sur toutes les rues. Certaines voiries sont sous l'autorité du Préfet. Est-ce le cas ? »

Circulation des piétons

« Pourquoi ne pas trouver un moyen pour se rendre directement au bus 64 par le jardin ? »

« Est-il possible d'envisager la suppression de certaines liaisons pour les piétons ? Ou est-ce que les contraintes de circulation nous en empêchent ? »

« Il est difficile d'atteindre ou de sortir du métro Vincent Auriol car il faut traverser l'allée de bus. »

« Est-il possible d'étudier une coordination des feux pour pouvoir traverser plus facilement ? Comment traverser la place pour aller directement à un endroit voulu sans faire tout le tour ? »

« Comment enjamber les voitures pour accéder à la place centrale ? » >>
(Source : api-site.paris.)

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

Suite à ces échanges, la population a émis certaines idées pour les aménagements à venir comme la revalorisation de l'espace central. En effet cet espace est considéré comme potentiellement fort d'un point de vue paysagé et économique. La création d'accès plus simples et sécurisés pourrait permettre de développer son attractivité.

Il est proposé de :

Améliorer le partage de l'espace public La place d'Italie est un espace urbain très sollicité. Un meilleur partage de l'espace public, pour améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cycles, est attendu.

La partie Sud de la place avec l'avenue de Choisy et le boulevard Auriol est un sujet qui concentre beaucoup d'attentes. En effet il s'agit d'un espace où il y a de forts conflits entre usagers, d'un côté avec la congestion du trafic routier à cet endroit-là et d'un autre avec l'afflux de piétons qui ne respectent pas les feux de traverse et donc amplifie la congestion du trafic routier. Un travail sur

les traversées de la place vers le square central est aussi attendu ainsi que la création de liaisons piétonnes plus directes.

La lisibilité et le confort des circulations cyclables est aussi un point fort. De plus la partie sud de la place est considérée comme dangereuse pour les cyclistes et l'efficacité des pistes cyclables à contre-sens dans les contre-allées laisse à désirer. De même une amélioration de la lisibilité et du confort des circulations piétonnes doit s'appliquer, notamment par un meilleur phasage des feux et un désencombrement de l'espace piéton.

Il faudrait en plus de toutes ces améliorations réussir à maintenir la fluidité du trafic sur l'anneau central.

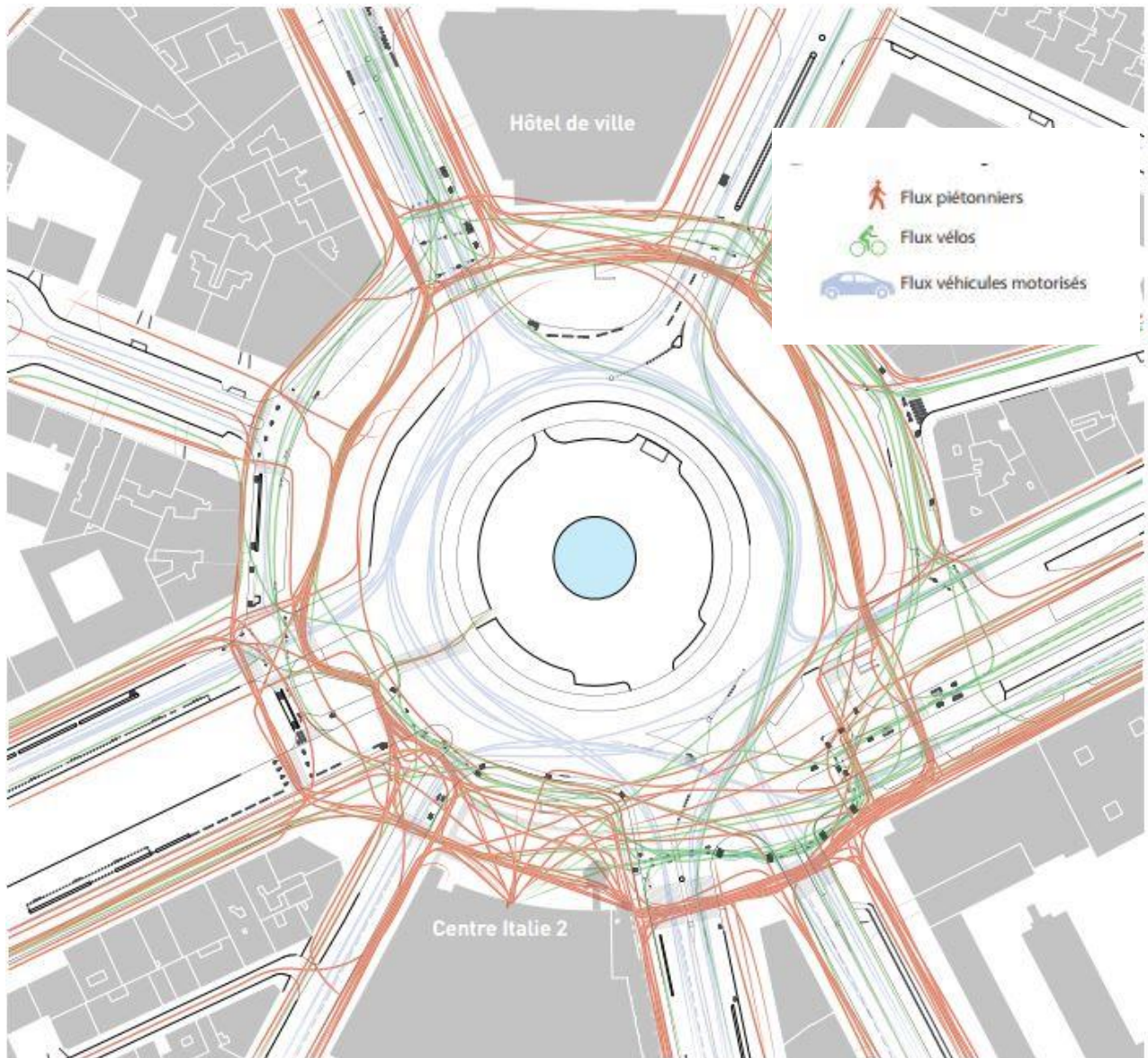


Figure 6 : Carte des flux de circulation sur la place d'Italie (Source api-site.paris)

Cette carte (figure 6) a pu être établie grâce aux participants qui ont décrit leurs cheminements sur la place d'Italie.

On remarque que l'usage des vélos chez les participants est très faible par rapport à la marche à pieds. Ces déplacements à pieds sont essentiellement circulaires et plus denses au sud qu'au nord grâce au centre commercial Italie 2 et à la station de bus notamment. Cependant malgré un square central sous-utilisé par les piétons, les squares latéraux restent très utilisés au quotidien.

Les participants à cette réunion publique remercient aussi la mairie pour ces améliorations déjà présentes. Lorsqu'ils flânent sur cette place ils apprécient le côté aéré et dégagé de celle-ci ainsi que la largeur des allées. La possibilité de louer un vélib et de circuler via les pistes cyclables est un très bon atout de cette place. Même sans vélo les cheminements piétons restent agréables.

Mais la dangerosité des traversées piétonnes ainsi que la mauvaise signalétique sont toujours présentes. La densité de la circulation automobile et la vitesse des automobilistes n'arrange pas la situation. On peut aussi transposer ce ressenti aux cyclistes qui ont une certaine difficulté à circuler sur la place à cause des pistes cyclables peu adaptées. D'autres points sont à souligner comme l'inaccessibilité de place par le centre et la nécessité de la contourner ; place centrale qui est elle-même quasi inaccessible. On peut ajouter pour conclure que les trottoirs sont trop étroits au niveau des contre-allées.

Nous pouvons dire pour conclure cette réunion publique que la population trouve les aménagements (passages piétons, pistes cyclables) suffisants en nombre et apprécie certains services comme les vélibs. Cependant on observe un manque de sécurité aux niveaux de ces aménagements, ainsi qu'une illisibilité de certains et un cheminement complexe pour les usagers. De plus les observations mis en évidence par cette réunion publique est en accord avec les objectifs cités en introduction ; augmenter la sécurité des infrastructures, faciliter le cheminement, améliorer la lisibilité des pistes cyclables et passages piétons et créer plusieurs accès à la place centrale.

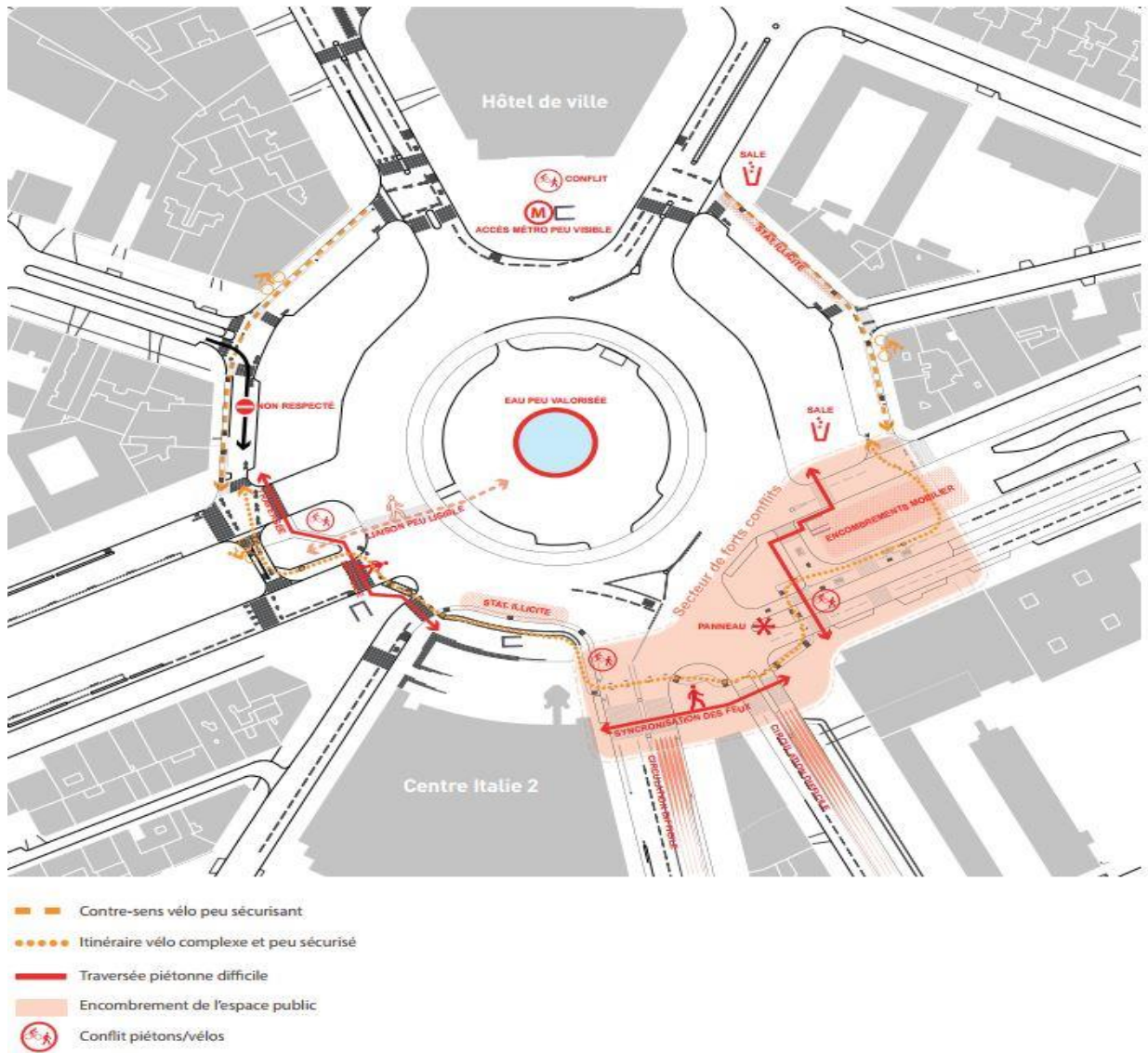


Figure 7 : Carte des problèmes de déplacement sur la place (Source api-site.paris)

Cette carte (*Figure 7*) récapitule les différentes remarques qu'on put faire les participants sur les aménagements déjà mis en place sur la place.

2. Observations sur le terrain

Pour bien visualiser les résultats de cette réunion publique et aussi pour étoffer ces remarques j'ai décidé de réaliser deux enquêtes sur la place d'Italie et ses aménagements. Une première enquête via internet et une autre sur le terrain. La première m'a permis d'avoir un avis extérieur sur cette place, d'individus fréquentant ou ayant fréquenté cette place plus ou moins souvent. Cela m'a permis d'émettre une première visualisation des aménagements. La deuxième enquête quant à elle est une enquête de terrain. Cela m'a permis d'interviewer des usagers plus ou moins courants de cette place et donc d'avoir un autre point de vue sur ces infrastructures.

Bilan Questionnaire Internet :

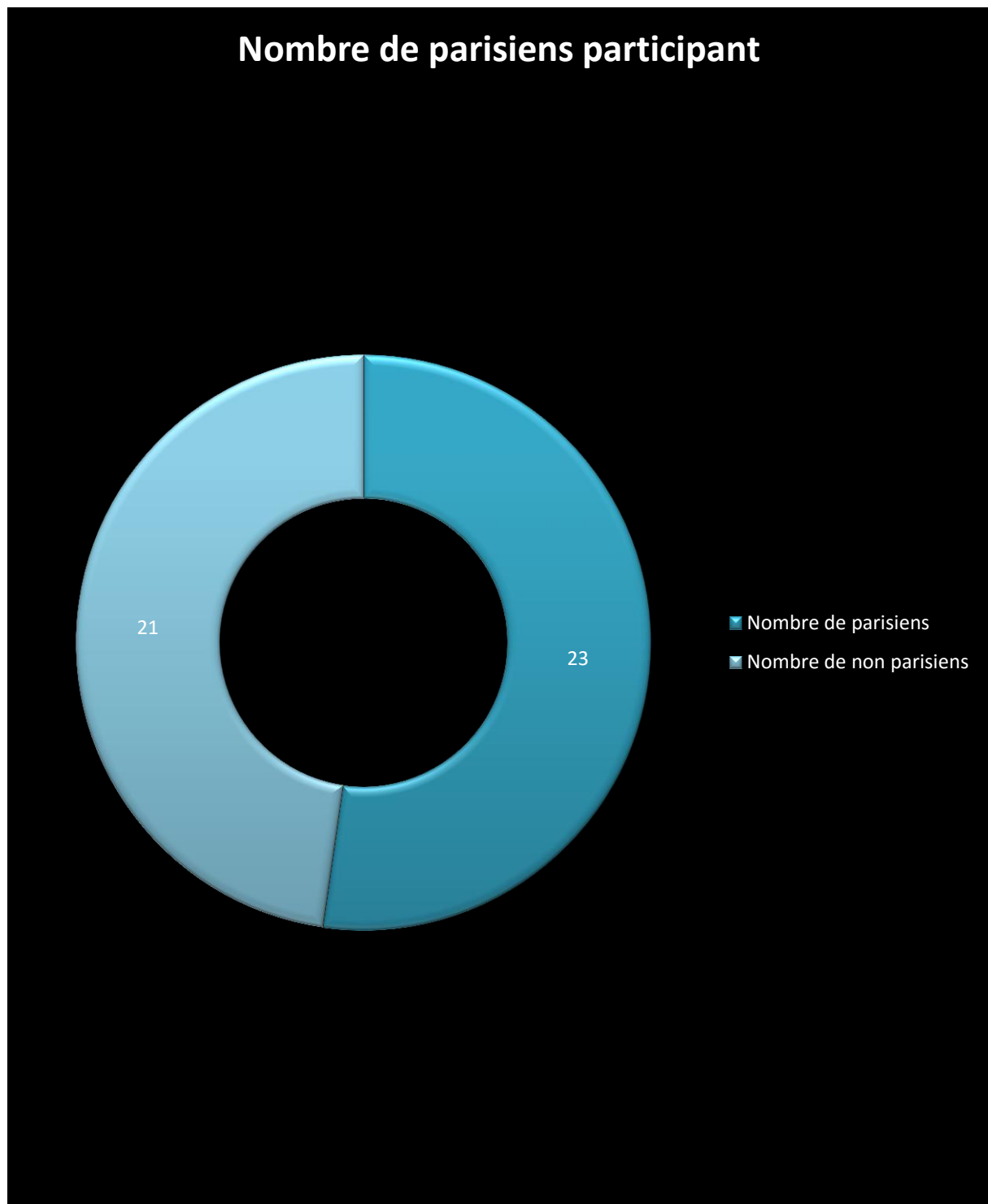


Figure 8 : Part d'interviewés parisiens (Source : enquête personnelle 1)

La première enquête a récolté en majorité des réponses de parisiens (23/44) mais aussi de non parisiens (21/44) comme le montre la figure 8. On remarque que les voies piétonnes et cyclistes de la place d'Italie ont aussi un impact sur les gens de passage sur cette place. Cela peut être révélateur de problèmes importants concernant ces aménagements. En effet s'ils ont eu l'occasion malgré le fait qu'ils ne résident pas à Paris de remarquer des problèmes sur ces voies on peut visualiser le degré d'importance de ces défauts.

Fréquentation de la place d'Italie par les participants

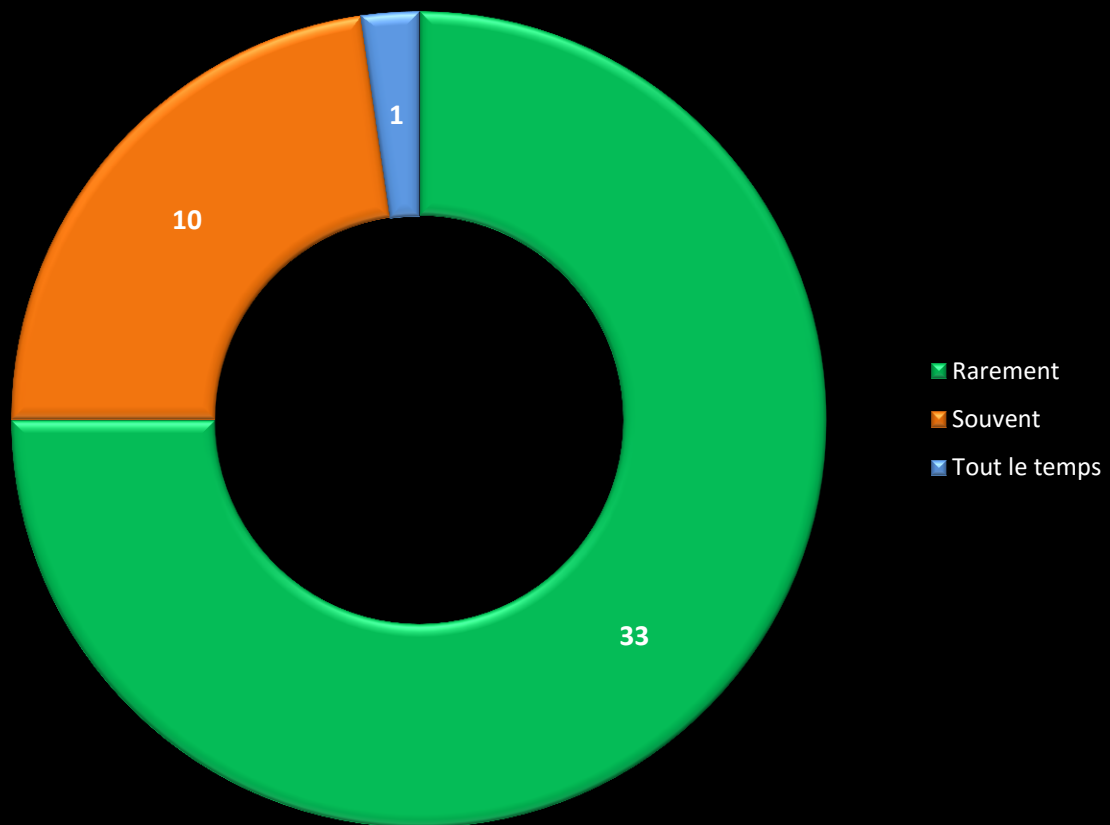


Figure 9 : Part de fréquentation de la place d'Italie (Source : enquête personnelle 1)

33 des participants fréquentent rarement la place d'Italie, 10 la fréquentent souvent et 1 tout le temps. On remarque qu'il y a une majorité de participants fréquentant rarement la place d'Italie. On pourrait se dire que par ce manque de fréquentation les résultats aux questions suivantes pourraient être faussés ou pas objectifs. Pourtant l'avis de personnes fréquentant ponctuellement cette zone est aussi objectif et important que ceux qui ont l'habitude. En effet en ayant l'habitude de fréquenter cette place on prend certains repères et on peut perdre un peu cet esprit critique par rapport à son environnement (Mais certains points restent objectifs et on aura donc des résultats viables). Le fait de ne pas avoir l'habitude de la fréquenter permet justement de conserver cet esprit critique et donc donner des ressentis objectifs vis-à-vis de l'espace urbain de cette place.

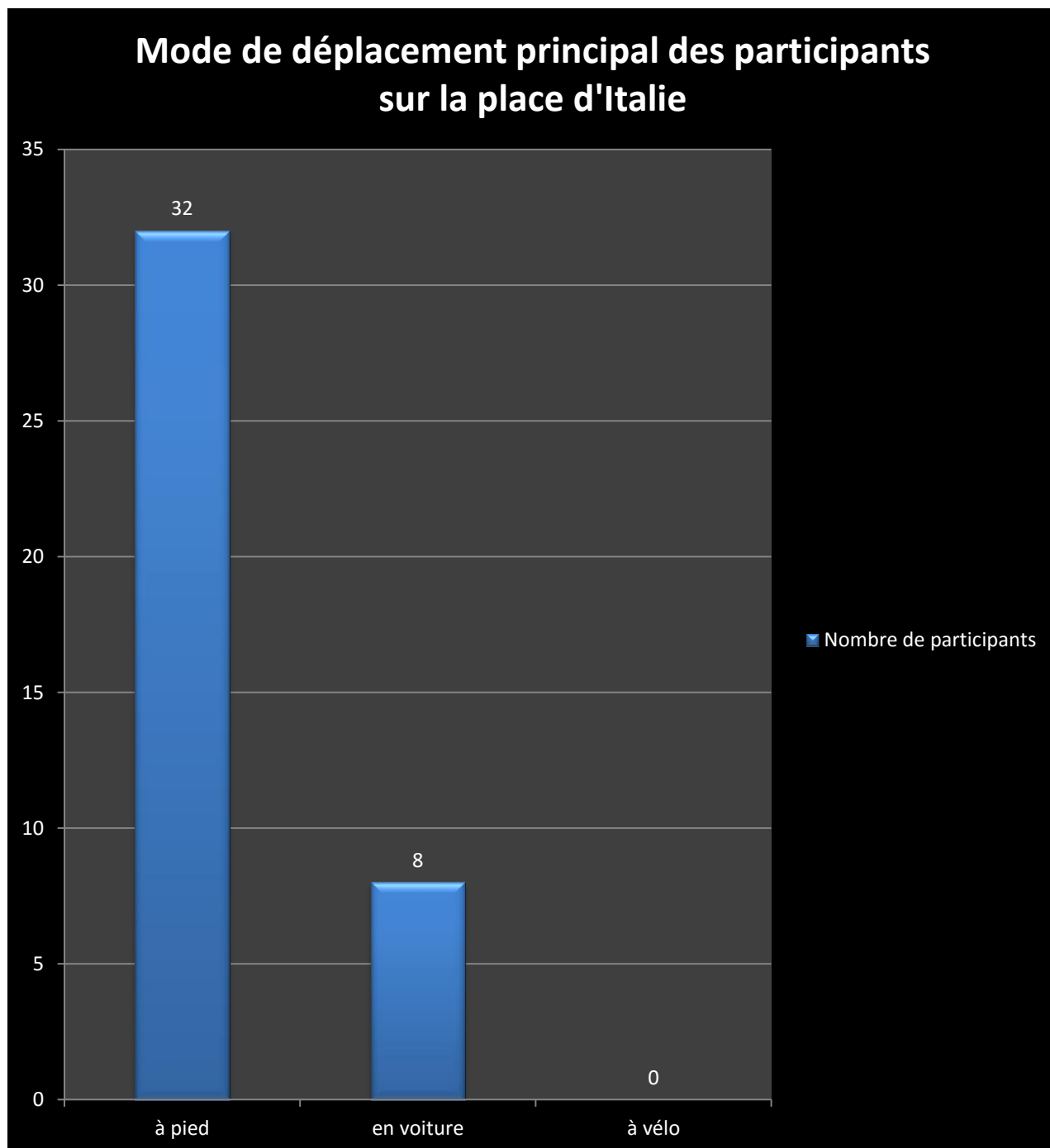


Figure 10 : Mode de transport utilisé sur la place (Source : enquête personnelle 1)

Cette question a été répondue par 40 personnes sur 44. Le mode de transport le plus utilisé chez les participants est la marche avec 32 des résultats suivi de la voiture avec 8 des résultats ; Le vélo quant à lui remporte 0 résultats. On peut expliquer ceci par le fait que la place d'Italie concentre plusieurs moyens de transports en commun (métro, bus) et est un point de passage pour différentes

lignes de métro (7, 5, 6) et de bus. De plus la présence du centre commercial Italie 2 incite les passants à se déplacer à pieds pour pouvoir mieux circuler dans les magasins. La part de voiture 8/40, peut être expliquée par le fait qu'il y ait des participants non parisiens et aussi qu'ils fréquentent rarement la place. Le fait qu'il y ait une absence d'utilisation de vélos parmi les participants est sûrement due au fait qu'il n'est pas de vélo et qu'ils utilisent en majorité les transports en commun.

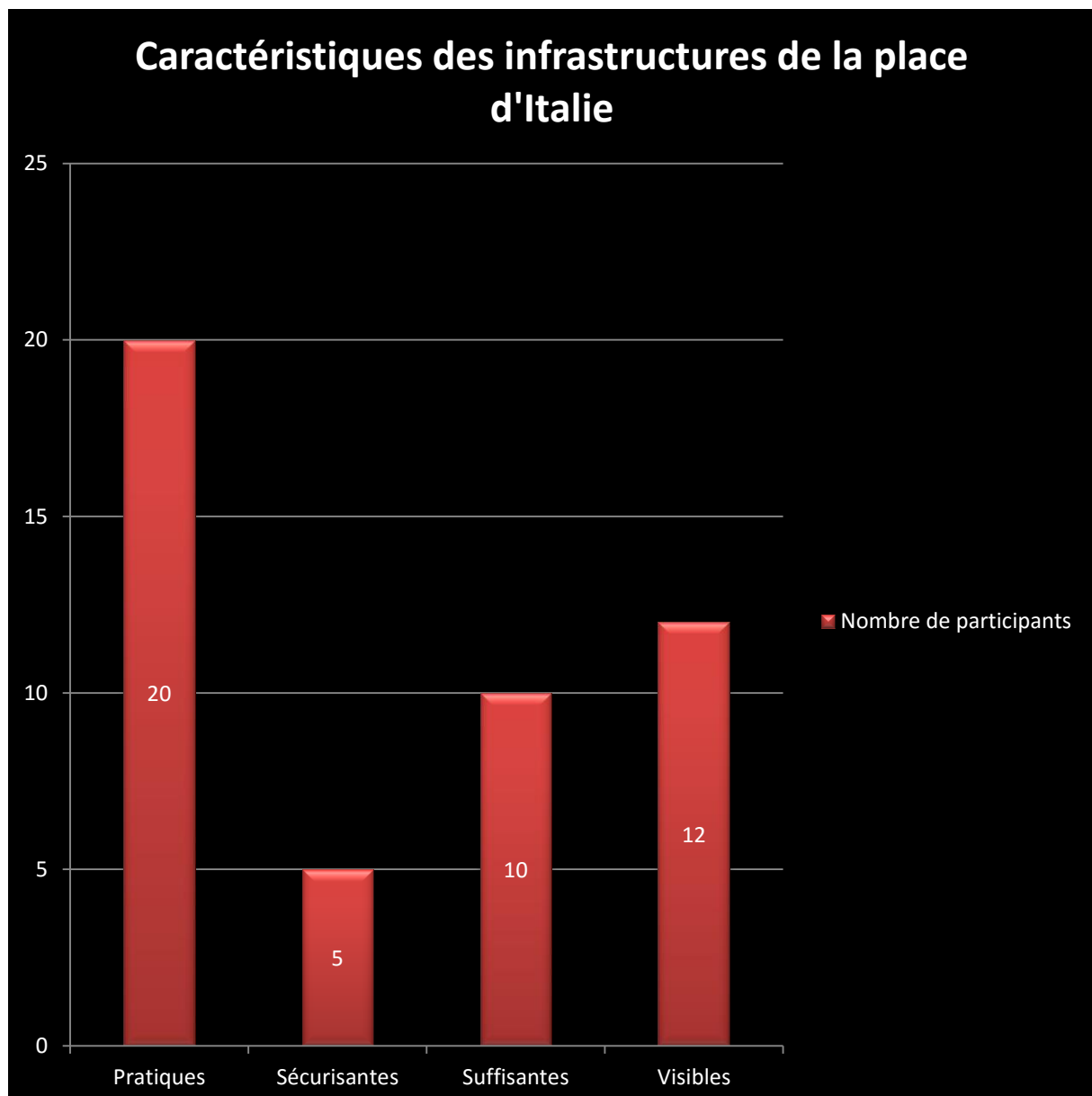


Figure 11 : Point de vue de la population sur les aménagements mis en place
 (Source : enquête personnelle 1)

La figure 11 représente les caractéristiques des infrastructures de la place d'Italie vue par les participants et selon 4 domaines : pratiques, sécurisantes, suffisantes, visibles. Cette question a été répondue par 39 personnes (certains ont répondu en choisissant plusieurs caractéristiques). On remarque que les espaces piétons et cyclistes sont majoritairement pratiques. Ce résultat est selon moi très relatif si on se place du point de vue des cyclistes qui ont plus de difficultés de déplacements que les piétons. De même pour la visibilité des infrastructures qui pour les piétons sont en effet bien visibles mais pour les cyclistes beaucoup moins. Les espaces piétons sont globalement suffisants de même pour les espaces cyclistes même si les participants ne sont pas en majorité à le dire. Les futurs aménagements ne devront donc pas porter essentiellement sur l'augmentation du nombre de passages piétons/cyclistes. Mais la majorité des participants les voit comme non sécurisantes et cela est selon moi dû à la non visibilité de ces passages (surtout cyclistes) et au temps de traversé.

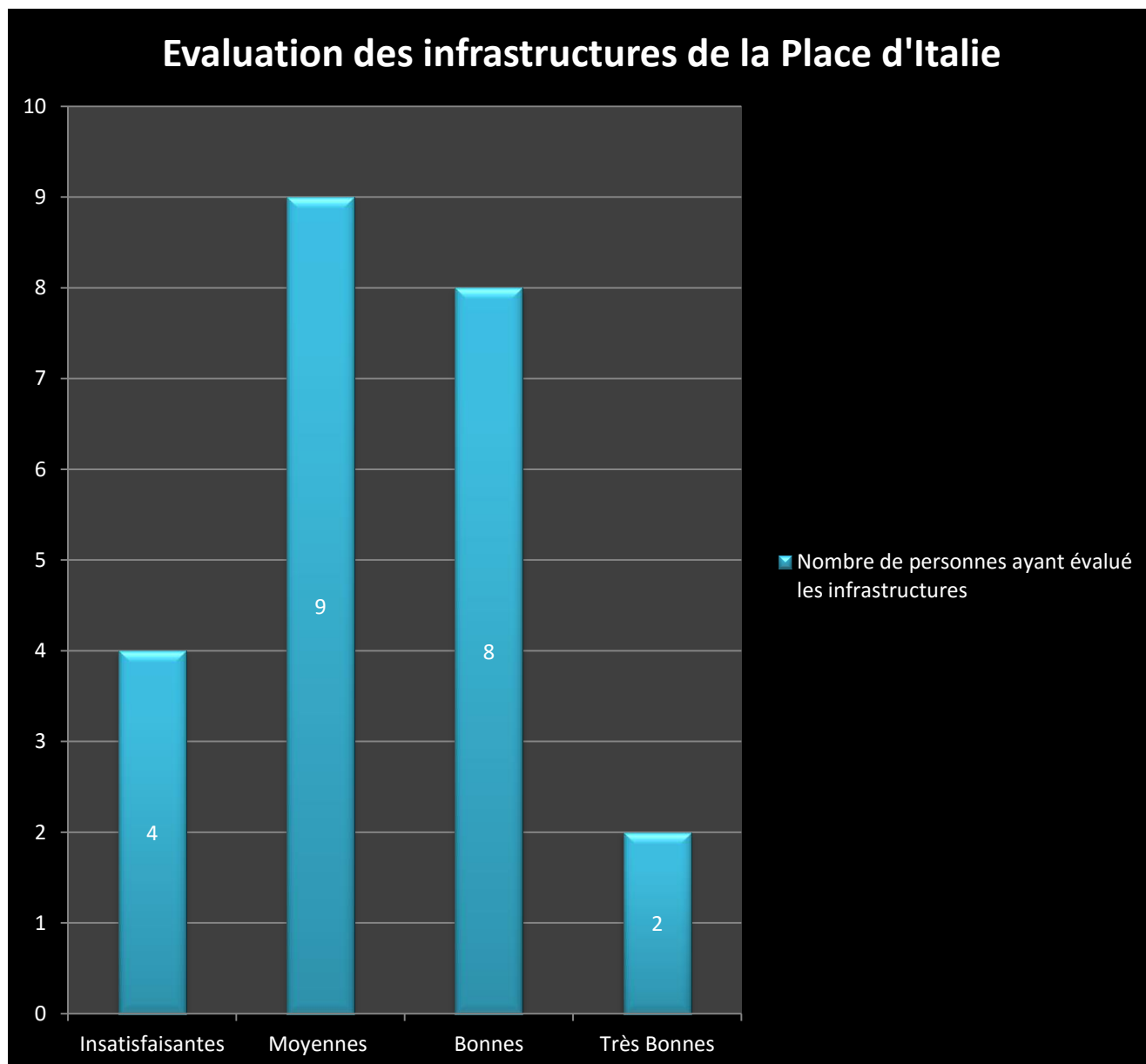


Figure 12 : Evaluation des infrastructures par les participants (Source : (Source : enquête personnelle 1)

D'après la figure 12, on peut dire que les infrastructures de la place d'Italie sont considérées comme étant bonnes ou moyennes. En effet on ne peut nier l'effort de la mairie pour aménager cette place en faveur des transports en commun. Les passages piétons sont visibles et suffisants, les passages cyclistes sont certes pas majoritairement visibles ou pratiques mais sont en nombre suffisant. Et il faut noter que la partie Nord de la place d'Italie est nettement

moins fréquentée par les passants que la partie Sud avec les deux sorties de métro, le centre commercial et une grande station de bus.

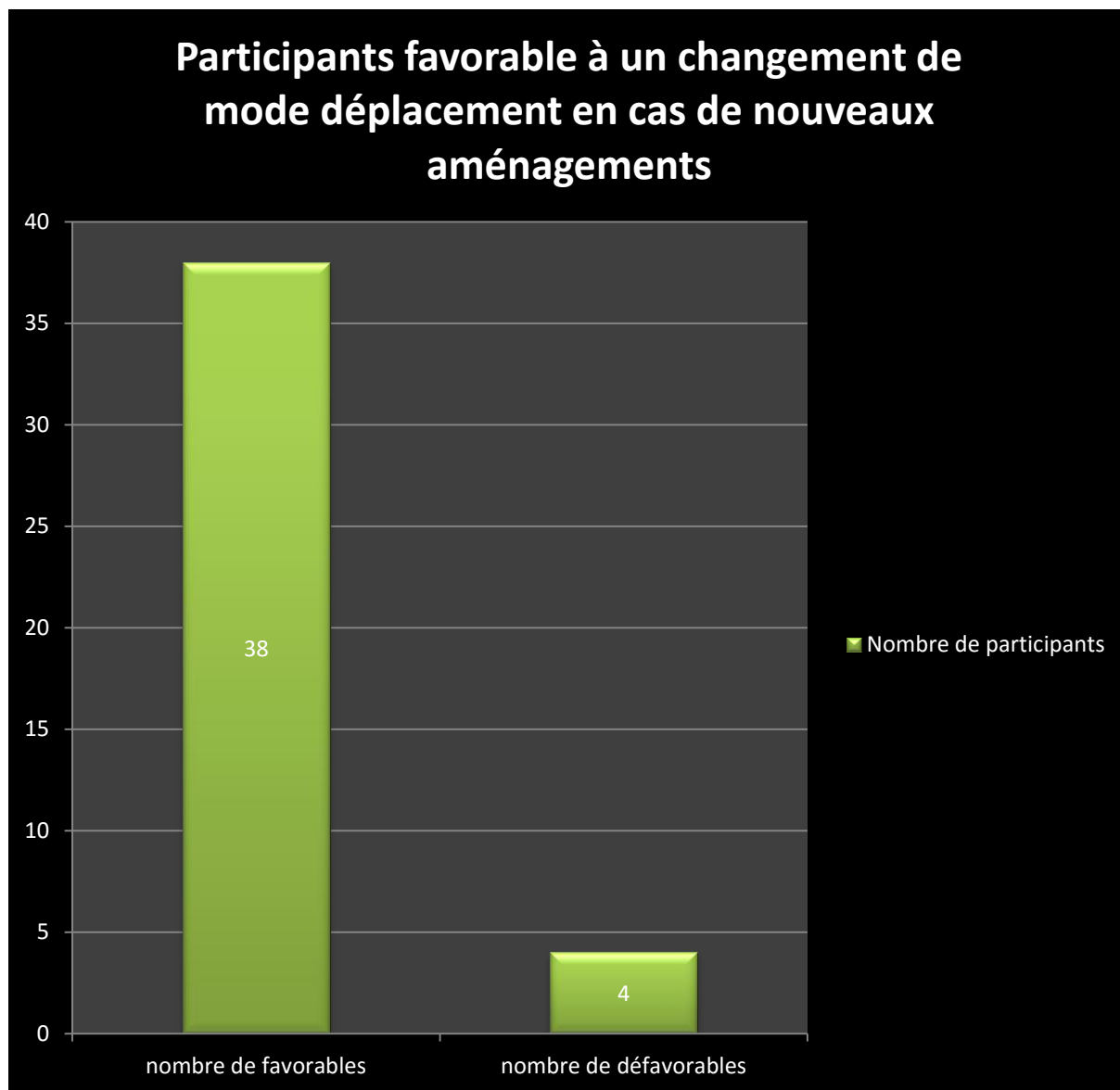


Figure 13 : Changement de mode de transport en cas de nouveaux aménagements (Source : enquête personnelle 1)

On remarque une fréquentation de la place en vélo inexistante, mais une fréquentation à pied majoritaire. En majorité, les sondés trouvent que les

aménagements déjà mis en place sont pratiques mais cependant dangereuses et insuffisantes. Cependant ils les trouvent assez visibles. On peut attribuer ces résultats aux passages piétons essentiellement car aucun d'entre eux n'utilise de vélos pour se déplacer à cet endroit. En cas de nouveaux aménagements, il serait fort probable pour la majorité d'entre eux qu'ils changent ou conservent leur mode de déplacement pour un déplacement doux (vélo ou marche à pied).

Bilan Enquête sur terrain :

Fréquentation de la place d'Italie	9 personnes sur 10 fréquentent couramment la place
Dans quel but	CC et attrait de la place
Possédez-vous un véhicule motorisé ou/et un vélo?	7 personnes sur 10 ne possèdent pas de véhicules ou vélos
Mode de transport que vous utilisez le plus pour traverser la place d'Italie	1 personne la traverse à vélo, la totalité à pied, aucune en voiture et 7 en transport en commun
Satisfaction des aménagements déjà mis en place	9 personnes sur 10 trouvent un défaut aux aménagements déjà en place en particulier au niveau de la sécurité
En cas de nouveaux aménagements permettant de mieux sécuriser ces infrastructures, seriez-vous tenté d'utiliser les transports doux (marche ou vélo) au lieu de la voiture?	9 personnes sur 10 envisageraient de la traverser en vélo ou à pieds en cas de nouveaux aménagements
Est-ce que les pistes cyclables ou/et les passages piétons mis en place sur et aux abords de la place d'Italie permettent une cohabitation parfaite avec les voies de bus	Cohabitation vélo bus mauvaise confirmée par la totalité des participants.

Figure 14 : Tableau des résultats du questionnaire terrain (Source : enquête personnelle 2)

Suite à la lecture des résultats de cette deuxième enquête (*figure 14*) nous retrouvons sensiblement les mêmes résultats avec cependant 9 interviewés sur 10 trouvant que les aménagements de la place sont peut sécurisantes. On remarque donc que les interviewés qui fréquentent souvent voir habituellement cette place confirment globalement les résultats de l'enquête 1.

Lorsqu'on compare ces deux enquêtes, on en déduit un ressenti généralisé par rapport aux aménagements de la place d'Italie de la part d'individus « extérieurs » ayant rarement l'habitude de la fréquenter et ceux ayant l'habitude de la fréquenter couramment. Il ne s'agit donc pas de constatations isolées. Il y a donc peu de déplacements en vélo mais majoritairement à pieds, les infrastructures sont suffisantes pour les piétons mais à presque l'unanimité dangereuses. De plus via la deuxième enquête on apprend que la cohabitation vélo-bus est mauvaise.

Un repérage sur le terrain, des aménagements à améliorer :

3. Les voies piétonnes

- ➔ En 2 temps
- ➔ Dangereuses
- ➔ Croisement avec les pistes cyclables
- ➔ Trop longues (temps de passage)



Figure 15 : Avenue d'Italie (Source : Google Map)

La *figure 15* montre un passage piéton en 2 temps. La traversée de cette rue peut devenir dangereuse notamment à cause de piétons pressés qui ne respectent pas la signalisation ou bien les feux.



Figure 16 : Avenue des Gobelins (Source Google map)

La *figure 16* montre un passage piéton en 2 temps. Il n'y a pas de passages cyclistes, on a donc un croisement entre les piétons et les cyclistes rendant leurs parcours respectifs difficiles. De plus on doit ajouter à ceci le fait qu'ils

aient un temps de traverse limité ; les passants peuvent être un peu désorientés et pressés les rendant imprudents.



Figure 17 : Boulevard Vincent Auriol (Source Google Map)

On a sur la *figure 17* un exemple de passage complexe passant par un îlot. Ce passage n'est pas optimal pour les passants ou cyclistes. On voit notamment sur l'îlot que les piétons doivent couper la piste cyclable, pour rejoindre les arrêts de bus.



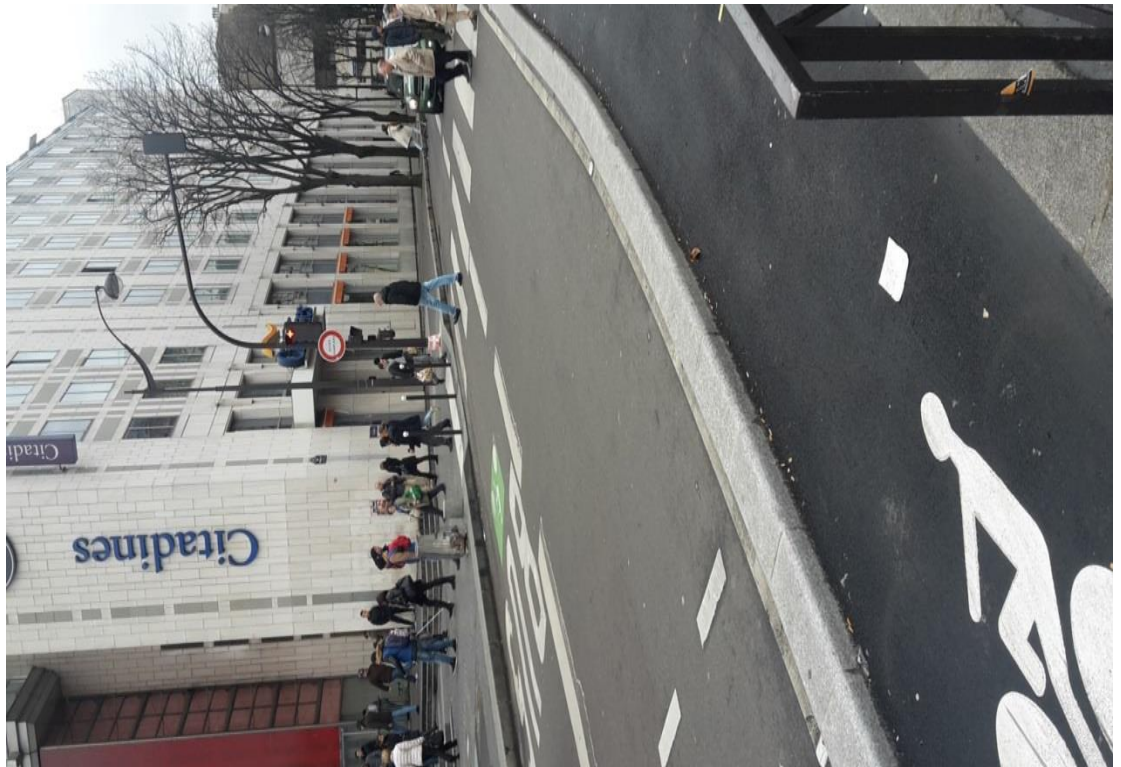
Figure 18 : Boulevard Auguste Blanqui (Source Google Map)

Sur cette *figure 18* nous voyons qu'il n'y a pas de pistes cyclables pour rejoindre un des espaces goudronnés. On a donc un autre exemple de croisements piétons cyclistes.

4. Les pistes cyclables

- ➔ Pistes cyclables non visibles
- ➔ Croisement avec les passages piétons
- ➔ Passent sur la voie de bus
- ➔ Les voitures se garent sur les pistes cyclables

Figure 19 :
rue Bobillot 1
(Source :
photo
personnelle)



On voit sur la *figure 19* une piste cyclable sur la voie de bus mais sachant que pour une question d'espace il s'agissait d'une bonne solution on ne peut pas blâmer cet aménagement. Cependant pour accéder à la partie piétonne il n'y a pas d'accès pour les cyclistes et avec la butée du trottoir ils doivent passer par le passage piéton et ainsi générer des croisements avec les piétons.



Figure 20 : rue Bobillot 2 (Source : photo personnelle)



Figure 21 : rue Bobillot 3 (Source : photo personnelle)

Les *figures 21 et 20* montrent le passage piéton de la rue Bobillot au niveau du C.C. Italie 2. On remarque qu'il y a le même problème cité plus haut : les cyclistes doivent obligatoirement passer par le passage piéton pour rejoindre l'esplanade.



Figure 22 : Boulevard De l'Hôpital (Source : photo personnelle)

La piste cyclable de la *figure 22* est devenue presque illisible pour les cyclistes mais aussi pour les conducteurs ! Ceci est peut occasionner des accidents car les automobilistes peuvent avoir tendance à voir que le passage piétons et à occulter le passage cyclistes. S'il n'y a pas de piétons leur vigilance sera moins accrue et ils ralentiront moins.

5. *L'accès au square central*

- ➔ 1 seul accès
- ➔ Traversée dangereuse
- ➔ Pas de fréquentation

La *figure 23* représente le seul accès au square central de la place d'Italie. Cet accès est dangereux car il fait les piétons et cyclistes traverser le carrefour. De plus n'ayant pas de piste cyclable à ce niveau, les piétons et cyclistes traversant en même temps se gêneront. Cependant la mise en place de feux tricolores juste avant le passage amène un peu plus de sécurité.



Figure 23 : Passage piéton pour aller au square central (Source : photo personnelle)

Les photographies précédentes permettent d’avoir une preuve visuelle aux résultats des deux enquêtes (Annexe 2 et 3). Elles mettent en évidence la dégradation des pistes cyclables, le mauvais phasage des feux et la durée des traversées ainsi que les mauvais cheminements possibles pour les piétons et cyclistes. Elles renforcent aussi l’idée qu’il faut les améliorer selon les objectifs

cités en introduction. Cependant d'autres études plus poussées doivent être réalisées pour évaluer l'impact et l'importance de ces changements pour la société.

II. Politique d'aménagement et Enjeux

A. Une politique d'aménagement globalisée

Le PADD :

L'amélioration de l'espace urbain de Paris est une des grandes priorités du PADD. En effet ces dernières années la capitale s'est concentrée sur le développement du réseau automobile laissant l'espace urbain se dégrader.

Un des grands thèmes à aborder est donc la favorisation et la sécurité des différents modes de déplacement ainsi qu'un meilleur partage de l'espace public pour améliorer la qualité d'usage.

Il doit rester un lieu ouvert, dans lequel la communauté des citoyens doit pouvoir se retrouver et se côtoyer sans conflit. Pour améliorer cet espace public on devra suivre 3 grands principes directeurs. Deux de ces principes sont en rapport direct avec notre sujet comme donner une plus grande place aux modes de déplacements les plus propres (écologiquement parlant) et améliorer la sécurité de tous les usagers et en particulier ceux présentant le plus de risques : piétons et cyclistes

Faire respirer Paris :

La nouvelle politique de déplacement résulte de la volonté de vouloir améliorer l'environnement de Paris, la santé des Parisiens et l'équité des transports. Le Plan de Déplacement de Paris déclinera précisément l'ensemble de cette démarche qui mettra en avant une qualité de service plus attractive pour les modes alternatifs à la voiture et s'appuiera sur une concertation avec les différents membres de la population (habitants, usager acteurs économiques et sociaux).

Adapter la circulation de surface aux nouveaux objectifs :

<<La loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a partiellement transféré au Maire de Paris des prérogatives, jusque-là dévolues au Préfet de Police, notamment en matière de réglementation de la circulation et du stationnement. Le nouveau cadre juridique permet désormais de mieux définir et mettre en œuvre un nouveau partage de l'espace public de voirie pour inverser la tendance au développement de l'automobile. Ce nouveau partage de l'espace public plus équitable doit être réalisé au bénéfice des piétons, des transports publics et des modes de déplacement non polluants >>
(Source : pluenligne.fr)

Cette adaptation passera par le développement de quartiers vert, une favorisation des circulation douces ainsi que l'amélioration de la sécurité des déplacements pour ces différents usagers.

Promouvoir les modes doux (marche, vélo, roller...) :

La marche est le premier mode de déplacement parisien et à ce titre constitue une priorité de la politique des déplacements. Les projets d'aménagement et de développement durable se déclineront autour de trois objectifs :

- Un cheminement confortable
- Une traversée sécurisée

- Une meilleure accessibilité

La pratique du vélo n'a cessé de se développer ces dernières années. Il convient donc de renforcer ces aménagements pour promouvoir encore plus l'utilisation du vélo qui amène une plus-value à l'espace urbain. L'objectif est de construire un réseau cohérent et continu qui puisse répondre à la fois aux besoins quotidiens et aux utilisations de loisirs, et de le connecter. La création de zones de stationnements sécurisées permettra de lutter efficacement contre les vols.

Le PDP (Plan de Déplacement de Paris) valable jusqu'en 2020 veut promouvoir l'utilisation des transports collectifs et doux pour atteindre un score de 83% des déplacements des Parisiens en 2020.

Le PADD et le PDP mettent donc en place des directives plus accrues concernant les transports doux. En effet pour atteindre leurs objectifs de développement durable et de revalorisation de l'espace urbain pour le rendre moins ancré dans l'emprise de la voiture, ils doivent se concentrer sur le développement poussé de ces modes de transports. Envisager un réaménagement des infrastructures de la place d'Italie concorde donc avec les projets de paris. Et les réaménager en mettant en avant le développement des transports doux pour faciliter leurs utilisations et augmenter leurs fréquentations est réalisable en atteignant les objectifs que j'ai fixé au début de ce rapport.

B. Les différents enjeux

Paris a de grandes ambitions concernant les déplacements doux. Souhaitant s'affirmer sur la scène mondiale comme étant la capitale mondiale du vélo, elle a élaboré un nouveau plan vélo 2015-2020. Souhaitant tripler les déplacements à vélos (5% à 15% des déplacements parisiens) d'ici 2020 elle a débloqué un budget colossal de 150 millions d'euros pour son plan vélo.

Le Plan Vélo 2015-2020 :

1. Les budgets et détails du plan vélo :

- 63 millions d'euros pour l'aménagement de pistes cyclables ;
- 30 millions d'euros pour financer le programme « Paris à 30 km /h », et notamment la mise à double sens cyclable de l'ensemble des rues, en dehors des grands axes qui seront maintenus à 50 km/h.
- 7 millions d'euros pour la création de plus de 10.000 places de stationnement vélos.
- 10 millions d'euros pour l'aide à l'achat de vélos et cyclomoteurs électriques, de triporteurs et vélos cargos.

- environ 40 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables dans le cadre des projets de transport en commun et de réaménagement des grands axes, des places, etc.

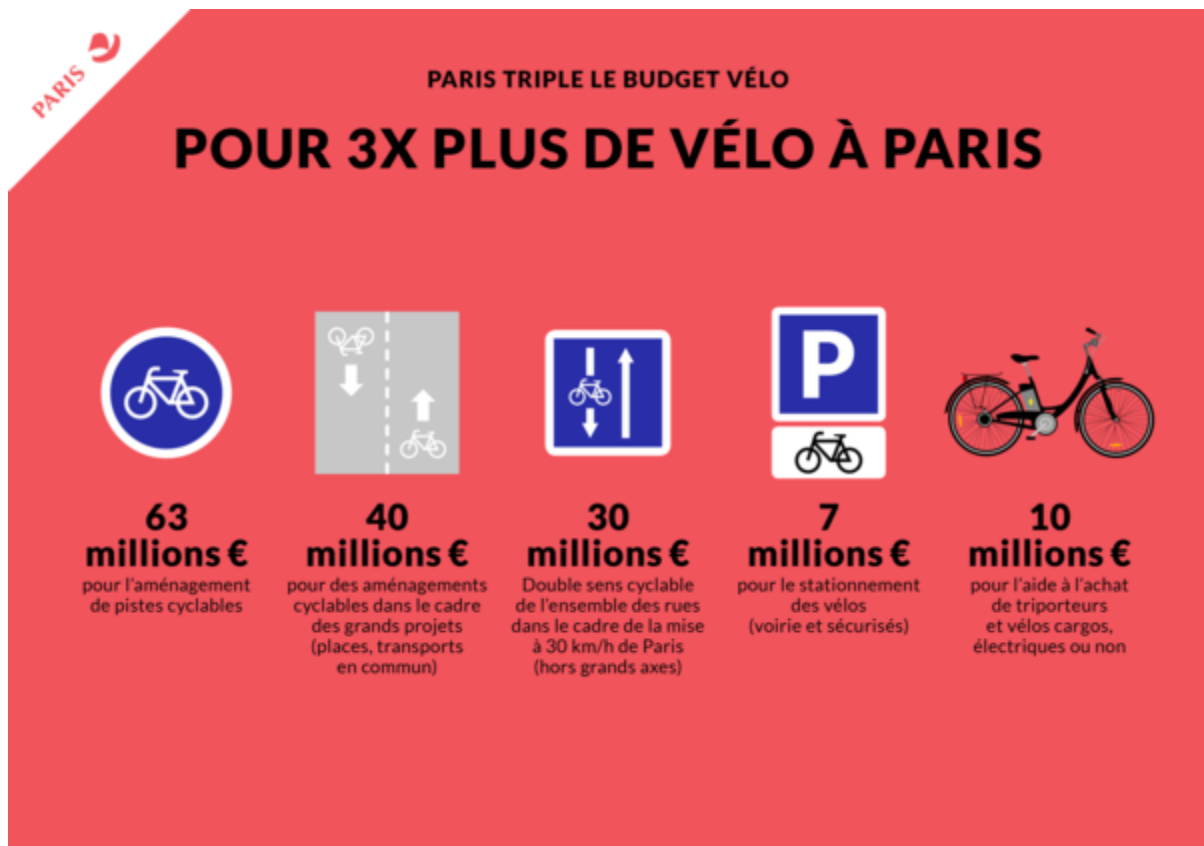


Figure 24 : Budgets des aménagements du réseau vélo (source paris.fr)

La figure 24 récapitule de façon claire et précise la distribution du budget de 150 millions ainsi que les détails de ces investissements.

2. *La sécurité avant tout :*



Figure 25 : Sécurité des cyclistes (source paris.fr)

La sécurité et le confort des cyclistes est l'une des priorités de ce plan, pour cela plusieurs nouveaux aménagements seront mis en place :

➔ Une signalisation généralisée :

<<Le cédez-le-passage cycliste aux feux (aujourd'hui établi dans les zones 30) sera généralisé à l'ensemble des carrefours parisiens. Il permet aux cyclistes de s'extraire du flux de la circulation générale et d'éviter le phénomène de l'angle mort. >> (Source : Mairie de Paris)

➔ La création de sas de « sécurité » au niveau des carrefours :

<<7 000 nouveaux sas vélo seront créés d'ici 2020. Ils permettent aux cyclistes de se placer devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité à un carrefour à feux, notamment pour tourner à gauche lorsqu'il y a plusieurs files de circulation. Ils obligent par ailleurs les véhicules motorisés à s'arrêter en amont du sas en les éloignant ainsi des passages piétons. >> (Source : Mairie de Paris)

3. Des zones de stationnement vélo en plus :



Figure 26 : Stationnement vélo (source paris.fr)

L'offre de stationnement de surface sera renforcée avec l'installation de nouvelles aires de stationnements plus petites mais plus nombreuses. 10.000 nouvelles places de stationnements seront créées d'ici 2020.

L'amélioration des espaces pour les rendre plus conviviaux et attractifs :

Des objectifs communs à toutes les places ont assez rapidement émergé des consultations, confirmant ce besoin de créer des lieux pacifiés et multi-usages :

- Désencombrer les places, donner plus d'espace pour des usages diversifiés
- Faciliter les cheminements des cyclistes et des piétons, en privilégiant les traversées en une seule fois

Paris ne se focalise pas uniquement sur le développement d'aménagements pour les cyclistes. Elle pense aussi au niveau des places, à de nouveaux aménagements pour les piétons. L'une des idées phares est l'augmentation en largeur de la chaussée jusqu'à 12 mètres maximum, permettant d'augmenter de 50% l'espace piéton

« Contenir la circulation sur un ruban de 12 mètres de large maximum pour chacune des places, permettra de gagner 50% d'espace supplémentaire pour les piétons, tout en maintenant au plus quatre files de circulation. Cet aménagement permettra également de sécuriser les traversées piétonnes qui pourront s'effectuer en une seule fois sans avoir à créer un îlot en milieu de chaussée. Les cœurs de place redeviennent ainsi accessibles, permettant de profiter des monuments historiques ou des jardins. » Source : Mairie de Paris

4. Compte rendu de la réunion publique du 8 juillet 2015

L'ensemble des participants ont émis plusieurs souhaits vis-à-vis des futurs aménagements qu'ils auraient aimé retrouver sur la place d'Italie. Globalement ils auraient aimé améliorer l'accessibilité grâce à la création de passages plus directs entre les différents endroits de la place, permettant une traversée de celle-ci plus aisée. De plus favoriser la circulation piétonne en introduisant une meilleure signalisation serait un point positif. Des aménagements pour les vélos et la création d'une piste cyclable sur le boulevard de l'hôpital font aussi parti de leurs souhaits.

Par contre ils considèrent que les futurs aménagements ne devront pas être trop techniques et complexes, et devront se concentrer sur des aménagements simples, efficaces et divers permettant une meilleure circulation des vélos par exemple. L'ensemble des rues de la place devront être traitées de façon équitable ce qui permettrait justement de rééquilibrer la différence de fréquentation entre le nord, le sud et le centre de la place.

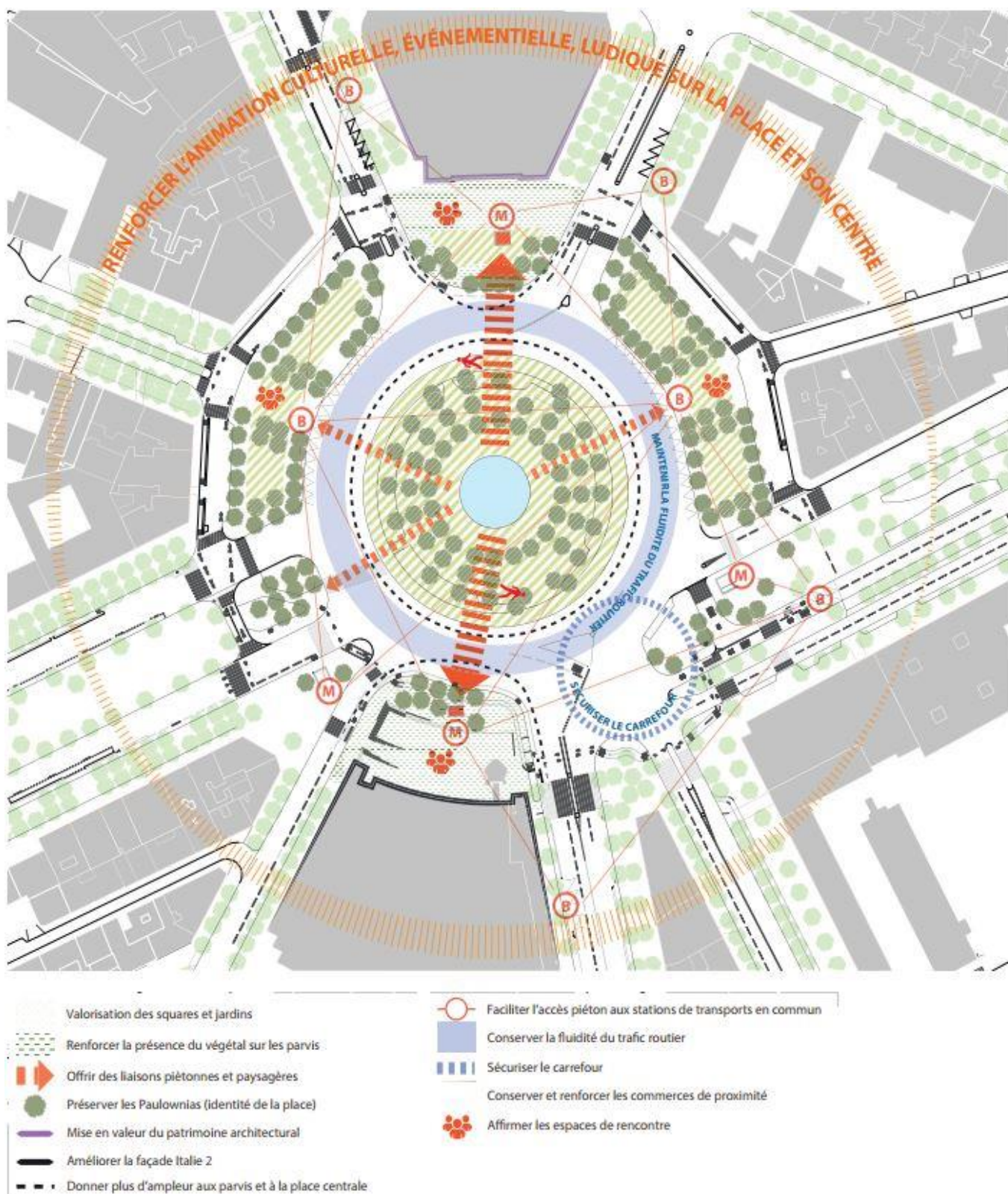


Figure 27 : Carte des objectifs à atteindre (Source api-site.paris)

Cette carte (figure 27) permet de modéliser ces souhaits notamment en matière de transport doux (une circulation plus aisée pour rejoindre les différentes stations de transports en commun (métro, bus) et une augmentation de la sécurité au niveau du carrefour (avenue de Choisy, avenue d'Italie)).

Les parisiens du 13^{ème} ont une perception objective de l'espace urbain qu'ils fréquentent. Dans le but de parvenir à améliorer la place d'Italie en contentant tout le monde la mairie du 13^{ème} suivant les instructions du PADD et donc du PDP a réussi à réunir et à modéliser sur une carte les souhaits principaux de ses habitants. De plus le plan vélo et piéton 2015-2020 lui offre la possibilité budgétaire de réaliser ces nouveaux aménagements. Ces aménagements seront principalement réalisés suivant 3 grands thèmes :

- Une meilleure accessibilité et une amélioration de l'espace de circulation (convivial, lumineux, végétalisé, etc...)
- Une amélioration de la sécurité
- Une augmentation des pistes cyclables et passages piétons pour notamment dynamiser le square central.

La mairie du 13^{ème} arrondissement base ses aménagements selon le plan de déplacement parisien en vigueur jusqu'en 2020. Elle profite du budget de 150 millions d'euros pour aménager la place d'Italie selon les directives de ce plan. L'amélioration des infrastructures déjà existantes et le développement de l'usage des vélos via la création de plusieurs vélib's, sas de sécurité et emplacements de stockage sont ses principales directives. Cela répond notamment aux souhaits de ses habitants ayant donc l'habitude de la fréquenter. L'amélioration de la sécurité des déplacements, de la lisibilité et de la simplification des cheminements sont dans la continuité des engagements du PDP. Cette politique d'aménagement en faveur des transports permet aux responsables de la mairie d'obtenir l'aide financière et matérielle nécessaire pour réaliser ces objectifs mais aussi une liberté d'imagination pour les

améliorer. La réalisation de sas pour vélos au niveau des entrées du rond-point permettra une augmentation de la sécurité des cyclistes mais aussi des piétons car tout ceci engendre une augmentation de la vigilance des automobilistes. De plus l'amélioration des infrastructures déjà mis en place augmentera la visibilité des passages de traverse et leurs praticités.

5. Projet de la mairie

La mairie du 13^{ème} suite à la réunion publique du 8 juillet 2015 a décidé d'écouter les avis et propositions d'aménagements des citoyens de son arrondissement. Elle propose alors le projet (figure 28) suivant en essayant de répondre aux différents objectifs et souhaits de sa population (vu dans les parties précédentes de ce rapport). La mise en projet permet justement de se donner une idée de ce que pourrait devenir la place d'Italie après aménagements. On remarque que l'espace piéton situé sur le square central a été augmenté on prenant de l'espace sur celle de la voirie, et que ce square central est joignable par 4 accès différents reliant les différentes zones de la place. On a donc une accessibilité améliorée répondant à un de nos objectifs, la création de nouveaux accès au square central. De plus un nouveau cheminement pour rejoindre les différentes zones de la place a été créé, permettant de ne plus la contourner obligatoirement. De plus certaines contre-allées ont subi un apaisement de leurs circulations. Pourtant ce projet ne répond à tous nos objectifs en termes de sécurité, optimisation et lisibilité des infrastructures. Ce projet délaisse certaines zones de la place et n'améliore pas

les infrastructures pour les transports doux déjà présents. Cependant il permet d'avoir une base d'idées pour l'élaboration d'un projet répondant à nos différents objectifs. L'augmentation de l'accessibilité du square central est un objectif important car apportant plusieurs solutions (nouveaux cheminements, augmentation de la sécurité à cause de la traversée par le square, augmentation de la fréquentation des différents espaces de la place d'Italie etc...). Mon projet devra donc se concentrer sur l'utilisation de la place centrale et son expansion tout en résolvant les autres problèmes. Ceci pourrait donc me faire atteindre tous mes objectifs et amener un complément en plus.



Figure 28 : La nouvelle place d'Italie (Source : Paris.fr)

1/ AUGMENTER LA PLACE POUR LES PIÉTONS



Espaces piétons conquis sur la voirie.



Installation des passages piétons plus nombreux et de dimensions généreuses pour permettre des traversées plus directes, dans le prolongement des parcours naturels.

2/ TISSER DES LIENS AVEC LE QUARTIER



Espaces de circulation apaisés.



Implantation de marchés



Commerces



Marché aux fleurs

3/ OFFRIR DE NOUVELLES POSSIBILITÉS D'« ÊTRE » DANS L'ESPACE PUBLIC



Rendre possible des usages temporaires divers (artistiques, ludiques...) : pouvoir s'adapter aux temps de la ville. Le dimanche, la nuit, les vacances, peuvent être des moments privilégiés où l'espace piéton s'agrandit pour des usages amplifiés et inédits. Créer la possibilité d'une mise à jour de l'espace en fonction des changements de tendance et des attentes du public.



Installer des mobiliers urbains recyclés, fixes et mobiles permettant de nouvelles possibilités d'être dans l'espace public. On peut s'allonger, s'asseoir différemment, s'installer pour manger, discuter, travailler, se connecter. Une part de ce mobilier est orientée vers les enfants, offrant des services adaptés à leurs besoins et leur physiologie ; une autre est adaptée à la pratique du sport sur l'espace public.

4/ ENGAGER/INSTALLER LA VILLE DURABLE

Maîtriser les impacts générés par l'espace public : zéro énergie, zéro déchet, circuit maîtrisé de l'eau et mobilier en réemploi



Proposer des nouveaux espaces plantés appropriables : espaces de repos, de jeu, de travail qui peuvent, dans certains cas, être jardinés par les habitants ; favoriser les sols poreux sans rejets à l'égout ainsi que l'évaporation naturelle.



Une box, lieu de la coconstruction du projet, sera installée sur la place pour faciliter les rencontres de proximité et le dialogue avec des collectifs d'animation.

III. Un projet de place aérienne

Cependant ne voulant pas me restreindre à un seul projet d'aménagement, j'ai eu l'idée de penser à créer un aménagement original permettant de réaliser les différents souhaits des habitants du 13^{ème} sans pour autant agir de façon négative sur la circulation automobile. Pour illustrer mon idée je vous propose tout d'abord d'observer la place Dizengoff de Tel Aviv en Israël. (Figure 29)



Figure 29 : Place Dizengoff Tel-Aviv (Source : Google Image)

Il s'agit d'une place aérienne permettant une circulation correcte des automobilistes et offrant aux piétons cyclistes un espace sécurisé, convivial et fonctionnel (*figure 29*). Elle dispose d'aménagements divers comme des bancs, une fontaine pour améliorer la qualité de traverse des usagers. Il ne s'agit donc plus d'un simple moyen de cheminement mais d'un espace multi-usagers ! (déplacement, loisirs, etc...)

En se basant sur cette place j'ai eu l'idée de créer une place aérienne au niveau de la place d'Italie. (*Figure 30*) Cependant ce croquis n'est qu'un croquis de base ne prenant pas en compte les différentes possibilités d'aménagements sur cette place. Il permet juste d'avoir une première idée de son emprise sur l'espace urbain de la place d'Italie. Dans les parties suivantes nous développeront en détail les caractéristiques de base de cette place aérienne.

A. Une exploitation optimale de l'espace

La place d'Italie fait 200m d'envergure. La voirie occupe une place conséquente sur celle-ci et laisse des espaces isolés pour les cyclistes et piétons. Comme le montre le projet de la mairie (chapitre II.B.5), on a la possibilité de gagner du terrain sur l'espace de la voirie en partant du centre de la place. Cependant la place d'Italie possède un trafic routier conséquent et plusieurs points de congestions existent notamment vers l'avenue de Choisy et d'Italie. La réduction de la voirie aura peut-être une conséquence négative sur la fluidité du trafic routier. Cette probable source de conflits entre usagers pourra occasionner une baisse de la sécurité au niveau des points de traverses. De plus malgré que la place soit capable d'accueillir un nombre important de personnes, en cas de forte affluence des problèmes de cheminements entre piétons, et entre cyclistes et piétons apparaitront.

Dans le cas d'une place aérienne (*figure 30*) on observe qu'elle permet d'occuper tout l'espace de la voirie sans pour autant influencer la fluidité du trafic routier. De plus elle offre aux usagers de cette place plus d'espace de déplacements donc de cheminements sans croisements avec d'autres. Le contournement de la place pour aller dans les différents secteurs de cette zone

n'est plus obligatoire car ils pourront « couper » par la place centrale accessible par 4 accès. Cette place centrale est un gain d'espace en plus !

En comparaison un aménagement de la place d'Italie comme la place dans le projet de la mairie offre un espace pour les piétons égal à celui du square central + la moitié de la voirie. Mon projet quant à lui offre un espace égal à celui de la voirie + celui du square central et des espaces piétons latéraux déjà présents qui sont dans la continuité de la place aérienne.

B. La sécurité et une liberté de cheminements

Le projet de la mairie mentionne uniquement la multiplication de cheminements possibles mais pas la sécurité.

Comme cité précédemment, cette place aérienne offre plusieurs accès au square central et est accessible par tous les secteurs de la place d'Italie (nord, sud, est, ouest). Elle offre donc de nouveaux cheminements par la traverse du square central donnant un gain de temps aux différents usagers.

Il n'y aura pas de changements au niveau des accès aux métros et au bus qui seront situés aux entrées de la place. Les entrées de la place aérienne sont initialement conçues pour être des pentes à 5%. Cependant une étude technique plus poussée est nécessaire pour connaître la viabilité de ces pentes sur cette zone. En cas d'infaisabilité, nous pouvons aménager les entrées avec des escaliers en colimaçon et des ascenseurs (directement accessible depuis la station de métros) pour les personnes atteintes d'handicaps. Pour les cyclistes la mise en place d'une entrée avec une pente en spirale est envisageable. La pente de 5% sera dès lors possible et on gagnera de l'espace en faveur des zones piétonnes latérales.

Sur cette place on ne trouvera pas de pistes cyclables ni de zone 30. En effet la largeur de la place aérienne équivalente à celle de l'espace routier voir un peu plus grande laissera assez d'espace pour que les cyclistes et piétons puissent cohabiter sans risquer de collisions. De plus cette méthode offrira plus de libertés aux usagers qui pourront se défaire des signalisations. Cette liberté peut être considérée comme un atout pour le square central, car l'absence de signalisations pourra les influencer à venir vers le centre de la place est donc occuper le square central.

La sécurité sera d'un point de vue théorique bonne et efficace en journée comme en soirée. En effet l'absence de circulation automobile enlève un grand risque pour les passants. La traverse des rues n'étant plus obligatoire, les passants disposent d'un espace de cheminement sécurisé. Au niveau des rues une réévaluation du phasage des feux sera réalisée ainsi qu'un abaissement des trottoirs au niveau des passages piétons/pistes cyclables. Les pistes cyclables et passages piétons illisibles seront repeints. On conservera les infrastructures déjà mises en place car elles sont considérés comme suffisantes et pratiques par la population. La sécurité concerne aussi la luminosité qui peut être dégradée par la place. Pur cela des puits de lumières équivalents à des trous dans le sol de la place aérienne seront installés, pour permettre aux automobilistes de profiter de la lumière du soleil. Ces puits seront protégés par des cloches transparentes évitant les risques d'accidents et des « cascades » d'eau en temps de pluie. La nuit plusieurs points lumineux installés au niveau du sol ainsi que des lampadaires offriront un minimum de luminosité pour préserver l'espace urbain convivial agréable et sécurisé.

C. De multiples développements possibles

Cette espace important ne devra pas rester vierge d'équipements ou de verdure. En effet en accord avec le pdp, le réaménagement des grandes places de paris devra offrir un espace convivial donc agréable pour ses usagers. Pour cela plusieurs possibilités s'offre à nous.

La mise en place de points verts composés de végétaux mixtes et propres à ce quartier comme les paulownias borderont les frontières de la place. Certains points verts seront installés sur le centre de la place. Tout ceci permettra de créer une continuité végétale entre les squares latéraux et le square central.

Cette place pourra être aussi un atout économique. En effet l'installation de kiosques et petites boutiques en bois (style petit chalet) pourront être installés. Cependant leur nombre sera limité, cela permettra de préserver un espace aéré et donc plus de liberté de mouvements.

Enfin cette place aérienne pourra être un endroit assez grand pour accueillir plusieurs évènements, de loisirs, historiques, sportifs, ou artistiques. Par exemple la création d'un cinéma en plein air avec location de casques audio pour ne pas subir le désagrément des bruits de la ville est une possibilité d'aménagement.

La mise en place d'équipements en faveur des usagers sera mis en place. Des bancs, des poubelles, des points de restauration seront donc présents. De plus la mise en place d'endroits de stockages de vélos et de stations vélib's sur cette place pourra promouvoir l'utilisation du vélo en toute sécurité (physique et matériel).

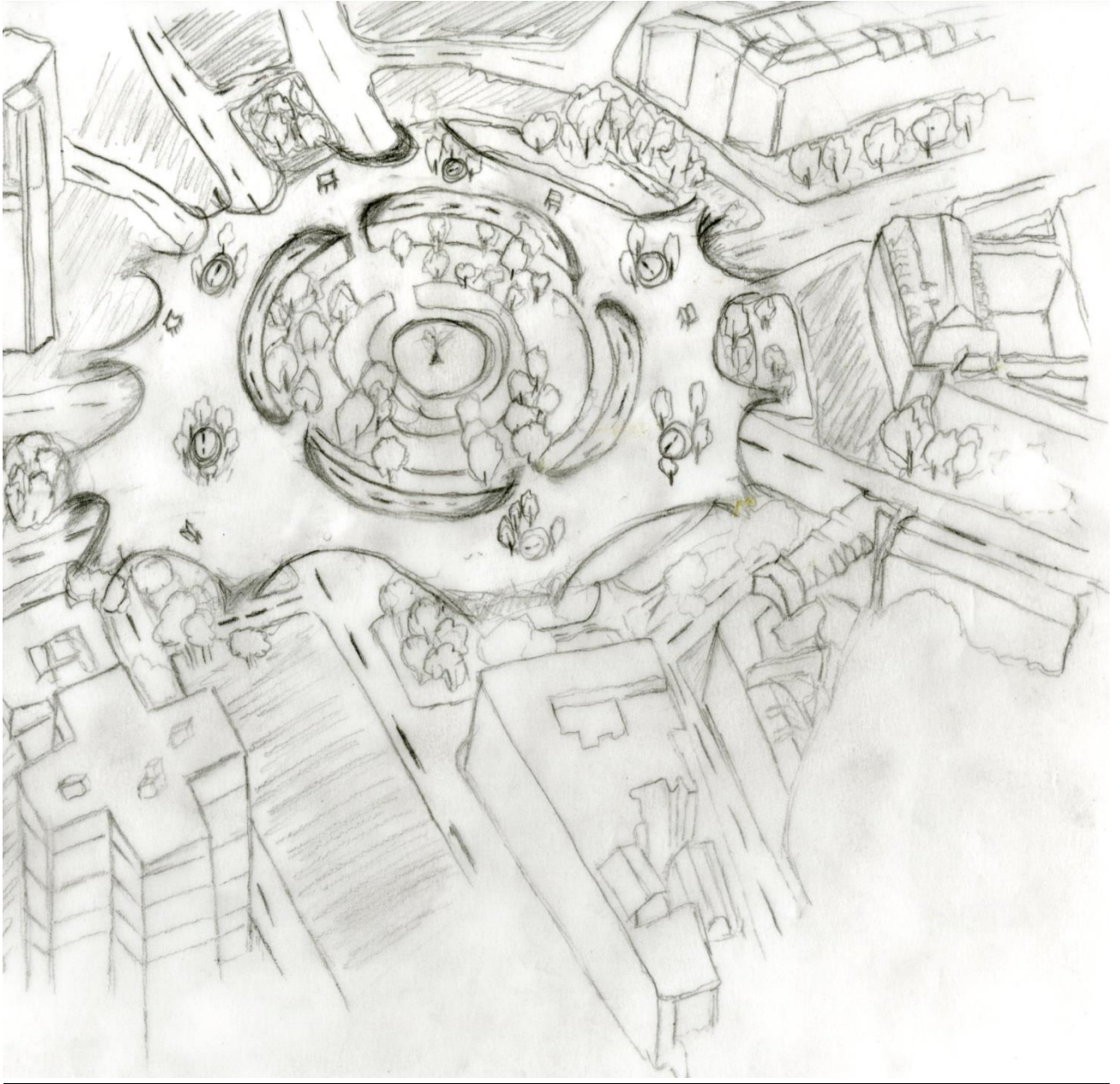


Figure 30 : Schéma de place aérienne sur la place d'Italie (Source : personnelle)

Conclusion :

La place d'Italie est un emplacement majeur du 13^{ème} arrondissement de Paris. Située au point de convergence des grands axes routiers de cet arrondissement, elle permet d'accéder à presque la totalité du 13^{ème}. Sa fréquentation est élevée grâce à son centre commercial et ses différents accès via les transports en commun (métro, bus). L'aménagement de cette place s'est fait au fil du temps, et vu son importance actuelle une réflexion autour d'un réaménagement de celle-ci était nécessaire. Paris souhaite se donner une nouvelle image en concordance avec la politique environnementale en vigueur. Pour cela elle a mis en place plusieurs plans d'aménagement mettant en avant le développement des transports doux. L'aménagement de la place d'Italie doit être en accord avec ces objectifs, mais aussi avec les désirs de ses citoyens. Bien que déjà bien aménagée, elle comporte toujours des défauts qu'il faut améliorer comme la sécurité ou l'augmentation des infrastructures pour les vélos. Pour cela elle a donné la parole via une réunion publique (08/07/15) à ses concitoyens, pour tenter de les satisfaire en respectant les objectifs globaux de l'aménagement de Paris. Elle a proposé récemment un projet prenant en considération ces souhaits en offrant plus d'espaces aux piétons et en créant des infrastructures plus sécurisées pour les vélos. Cependant j'ai proposé aussi une idée originale déjà appliquée à Tel Aviv et permettant de satisfaire l'ensemble de la population du point de vue des transports doux. De plus ce projet de place aérienne permettrait de conserver une circulation automobile fluide et de renforcer l'attractivité de la place grâce à l'implantation de commerces sur cet espace et à une végétalisation de celui-ci. La politique parisienne de déplacement actuelle est en accord avec mes objectifs présentés en introduction. Cependant les projets d'aménagements globaux ne répondent pas à tous mes objectifs et le projet de la mairie du 13^{ème} non plus. Mon projet de place aérienne peut être considéré comme un complément voir une idée à part entière respectant les objectifs globaux parisiens mais aussi les miens qui sont plus spécifiques à cette place. D'autres idées d'aménagements sont aussi possibles à partir de mon projet comme une modernisation de la place ou un allègement de l'occupation de l'espace urbain (réseau de tunnels aériens « transparents »).

SITOGRAPHIE

api-site.paris consulté le [24/02/16]

cartesfrance consulté le [08/05/16]

citycycle consulté le [15/04/16]

iau-idf consulté le [18/04/16]

mairiedeparis consulté le [23/04/16]

paris.fr consulté le [12/04/16]

paris-unplugged consulté le [20/02/16]

pluenligne.paris consulté le [20/02/16]

pluenligne.paris consulté le [12/03/16]

pluenligne.paris consulté le [04/04/16]

wikipedia consulté le [13/02/16]

wikipédia consulté le [24/04/16]

BIBLIOGRAPHIE

Des voies pour le vélo, le Certu consulté le [03/04/16]

La ville à pied, le Certu consulté le [01/04/16]

35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553 37205
TOURS cedex 3

Sous la direction de :

BLONDEL Cyril

BROUBA-DAUNAR Guillaume

Type d'exercice :

Projet Individuel

Promotion :

2015-2016

La place d'Italie Paris XIIIe : l'aménagement des circulations douce sur la place d'Italie

Résumé :

Le 13^{ème} arrondissement de Paris est situé au sud entre le 12^{ème}, 5^{ème} et 14^{ème} arrondissement. La place d'Italie est considérée comme le cœur de cet arrondissement car desservant tous les quartiers du 13^{ème}. De plus sa fréquentation est importante que ça soit en nombre d'automobilistes ou de piétons grâce aux différents moyens de transports qui y convergent (bus, métro, pistes cyclables, accès piétons). De plus le centre commercial Italie 2 amplifie cette fréquentation durant la semaine. De nos jours les politiques de déplacement sont influencées par des objectifs environnementaux mettant en avant la réduction des gaz à effets de serre donc la réduction du trafic routier et la mise en valeur d'une ville propre. Mon sujet d'étude portant sur la circulation douce sur la place d'Italie vise à trouver de nouveaux moyens pour favoriser deux types de déplacements écologiques : le déplacement à pied et en vélo. Durant le temps imparti pour réaliser mon projet, je me suis consacré à la collecte de données sur les différents passages piétons et pistes cyclables de cette place et des différents aménagements possibles dans le but de les optimiser. Malgré un nombre conséquent d'aménagements en faveur des circulations dites douces, mon analyse sur le terrain m'ont permis d'établir le fait qu'il était possible de les améliorer en mettant en priorité les remarques faites par les usagers. Ce rapport d'étude, composé de deux grandes parties, un diagnostic et une partie projet, tentent donc de mettre en avant les défauts et atouts des aménagements déjà réalisés et les nouveautés que l'on pourrait apporter.

Mots Clés : Circulation douce, vélos, piétons, place d'Italie, 13^{ème} arrondissement, Aménagement

Localisation géographique : Ile de France, Paris, 75013

IV. ANNEXE 1

FICHE DE LECTURE DE L'OUVRAGE : Des voies pour les vélos

Auteur : Le Certu, Geneviève Laferrère paru en septembre 2003

Résumé :

Il s'agit d'un recueil d'exemples d'aménagements de circulations douces (vélo) en zone urbaine. Ces exemples illustrent les différentes solutions actuelles mises en place dans certaines villes françaises pour améliorer ces circulations. Cet ouvrage met donc en exergue l'application des schémas théoriques.

Intérêts :

➔ Page 10 :

La mise en place de cars aménagés pour le transport de cyclistes peut permettre une meilleure cohabitation entre les pistes cyclables et les voies de bus. Ceci pourrait améliorer l'utilisation et la popularité des vélos auprès de la population. De plus la création d'itinéraires privilégiés pour les vélos pourrait renforcer cette idée.

Les pages 14, 15 et 28 nous donnent de bonnes idées d'aménagement pour améliorer la sécurité des usagers de vélos en partageant ou délimitant leurs voies de circulation de celles des véhicules et des piétons.

➔ Page 14 :

Plusieurs méthodes peuvent être mises en place :

- L'élargissement des trottoirs
- La séparation du couloir vélo de celui des piétons par des dalles linéaires en béton.
- Des passages cyclistes colorés au niveau des passages piétons.

➔ Page 15 :

La création de sas pour vélo permettant une séparation nette et distincte entre les vélos et les voitures au niveau des entrées d'un carrefour.

➔ Page 28 :

La création d'une zone 30 permettrait une cohabitation vélos/véhicules performante. L'utilisation de pistes cyclables ne serait plus nécessaire.

Les pages présentées ci-dessous proposent quant à elles d'autres types d'aménagements réalisables permettant une séparation distincte des véhicules et des cyclistes et le confort des cyclistes.

➔ Pages 18 et 26 :

La création de places de parking et bandes cyclables mais aussi de places de stationnement abritées pour les vélos.

➔ Page 22 :

La mise en place de passerelles spécialement dédiées aux vélos et piétons.

V. ANNEXE 2

FICHE DE LECTURE : La ville à pieds

Auteur : Le CERTU, Centre d'études des transports urbains, paru le 28 février 1986

Résumé :

Ce document constitue une source d'exemples, d'idées pour améliorer les conditions de circulation des piétons. En effet, se préoccuper des piétons c'est se préoccuper de l'intégration de l'Homme dans la cité. De plus avec le développement des différents modes de déplacements propres et une politique de réduction de l'usage des véhicules motorisés en zone urbaine, cette préoccupation devient de plus en plus présente et importante. Cet ouvrage met en exergue la relation piétons-véhicules avec les différents ressentis des piétons comme l'insécurité, les difficultés de déplacements rencontrés. Il propose différents exemples des besoins des piétons ainsi que des aménagements déjà réalisés pour les combler.

Intérêts :

Lors de la lecture de cet ouvrage j'ai pu retenir deux grands thèmes intéressants pour mon projet : la composition spatiale des espaces piétons et la sécurité des piétons.

Dans un premier temps nous mettrons en évidence les différentes solutions trouvées pour améliorer l'environnement spatial des piétons (pages 9, 13, 16, 22). Puis dans un second temps de celles en rapport avec la sécurité des piétons (pages 29, 30-31, 32-33, 34-35).

L'aménagement de l'environnement spatial :

➔ Page 9 :

Améliorer la cohérence entre le réseau piéton et la composition urbaine impliquant donc un réaménagement des voies de traverse en les rendant logiques et spontanées.

➔ Page 13 :

Evaluer la largeur adéquate des trottoirs en fonction de la situation spatiale/sociale de façon cohérente et suffisante.

➔ Page 16 et 22 :

Créer des cheminements sans obstacles (voitures, etc...) par le biais de passerelles par exemple (pente 5%, largeur minimale : 3m), en évitant de créer des passerelles souterraines.

La sécurité des piétons :

➔ Page 29 :

La protection des piétons peut se faire par la mise en place de bornes, un meilleur éclairage et une meilleure gestion du trafic. (Les pages 30-31 donnent des exemples de bornes naturelles et artificielles)

➔ Pages 32-33 :

La création de barrières séparant bien l'espace piéton et celui des véhicules via des doubles trottoirs, de haies ou bosquets pour améliorer la protection des passants.

➔ Pages 34-35 :

Concernant la traversée des voies de circulation des aménagements basiques doivent être réalisés :

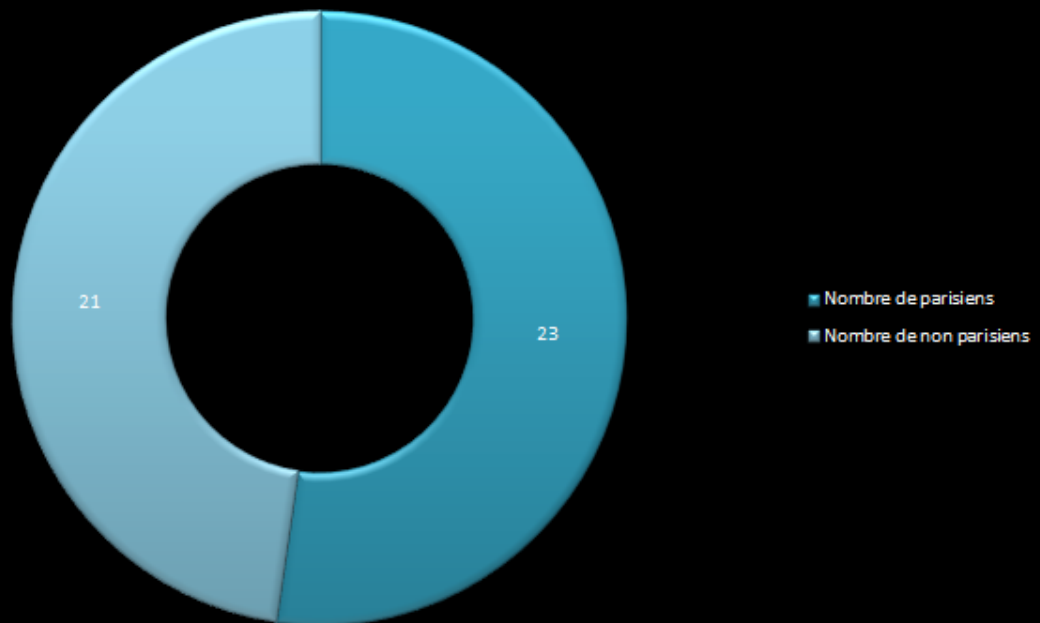
- Une affirmation du passage piéton dans le paysage et donc de sa visibilité
- Localiser et aménager la traversée pour respecter la continuité physique du cheminement
- Raccourcir la durée de traverse

VI. ANNEXE 3

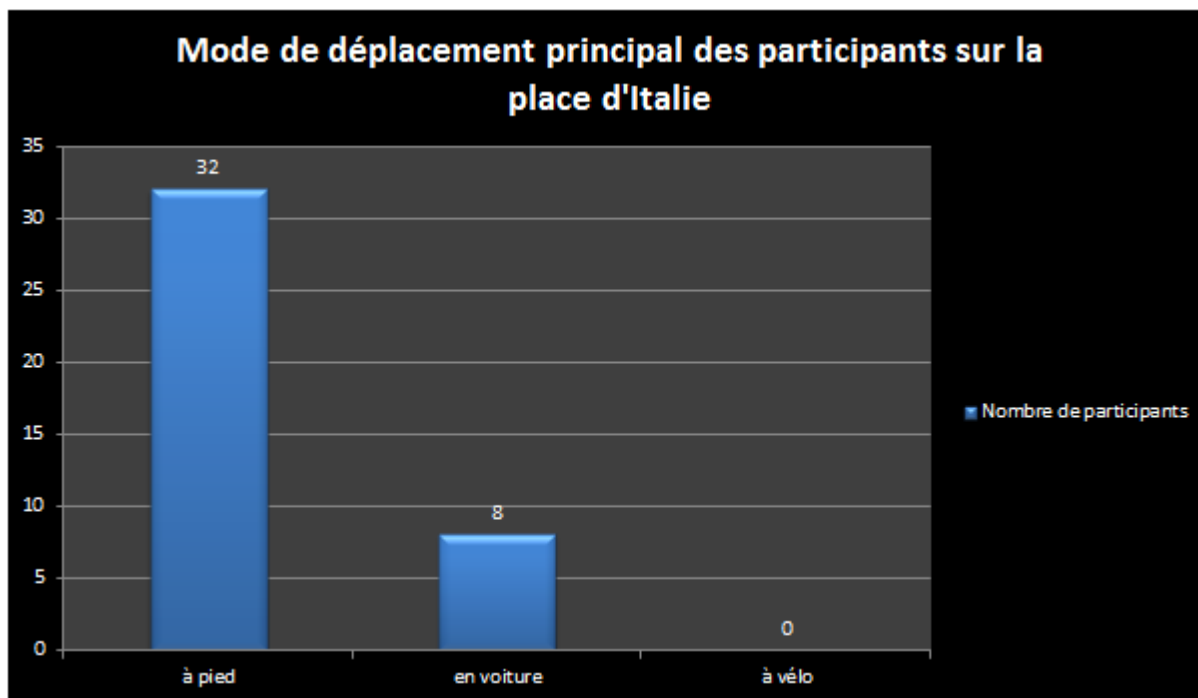
Résultats de l'enquête 1 (sur internet) :

Oui	1	
Oui	1	
Non	0	
Non	0	
Non	0	
Oui	1	
Oui	1	
Non	0	
Non	0	
Non	0	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Oui	1	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Oui	1	
Non	0	
Non	0	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Oui	1	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Oui	1	
Oui	1	
Non	0	
Non	0	
Non	0	
Non	0	
Non	0	
Oui	1	
Non	0	
Oui	1	
Non	0	
Nombre de parisiens		23
Nombre de non parisiens		21
Total		44

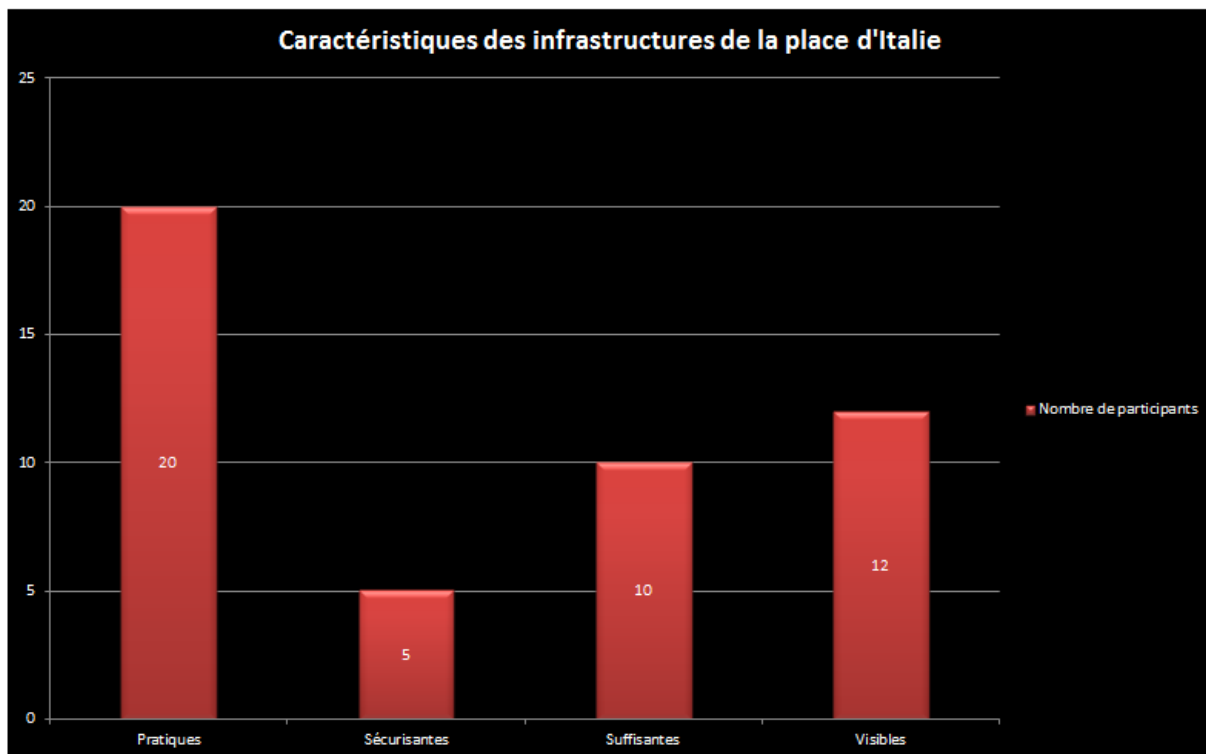
Nombre de parisiens participant



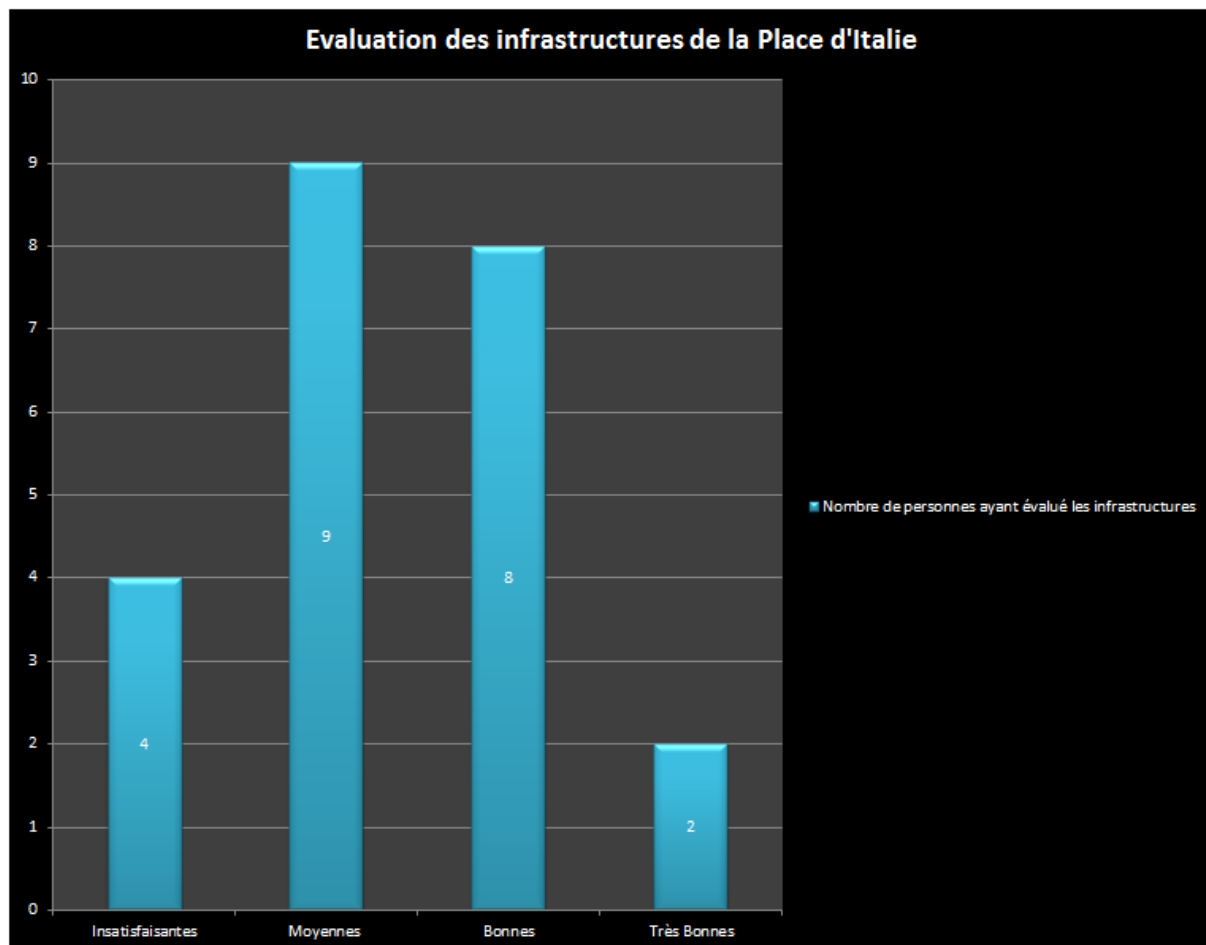
Fréquentez vous la place d'Italie	Rarement	Souvent	Tout le temps
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Tout le temps	0	0	1
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
Rarement	1	0	0
Rarement	1	0	0
Souvent	0	1	0
total	33	10	1
44			



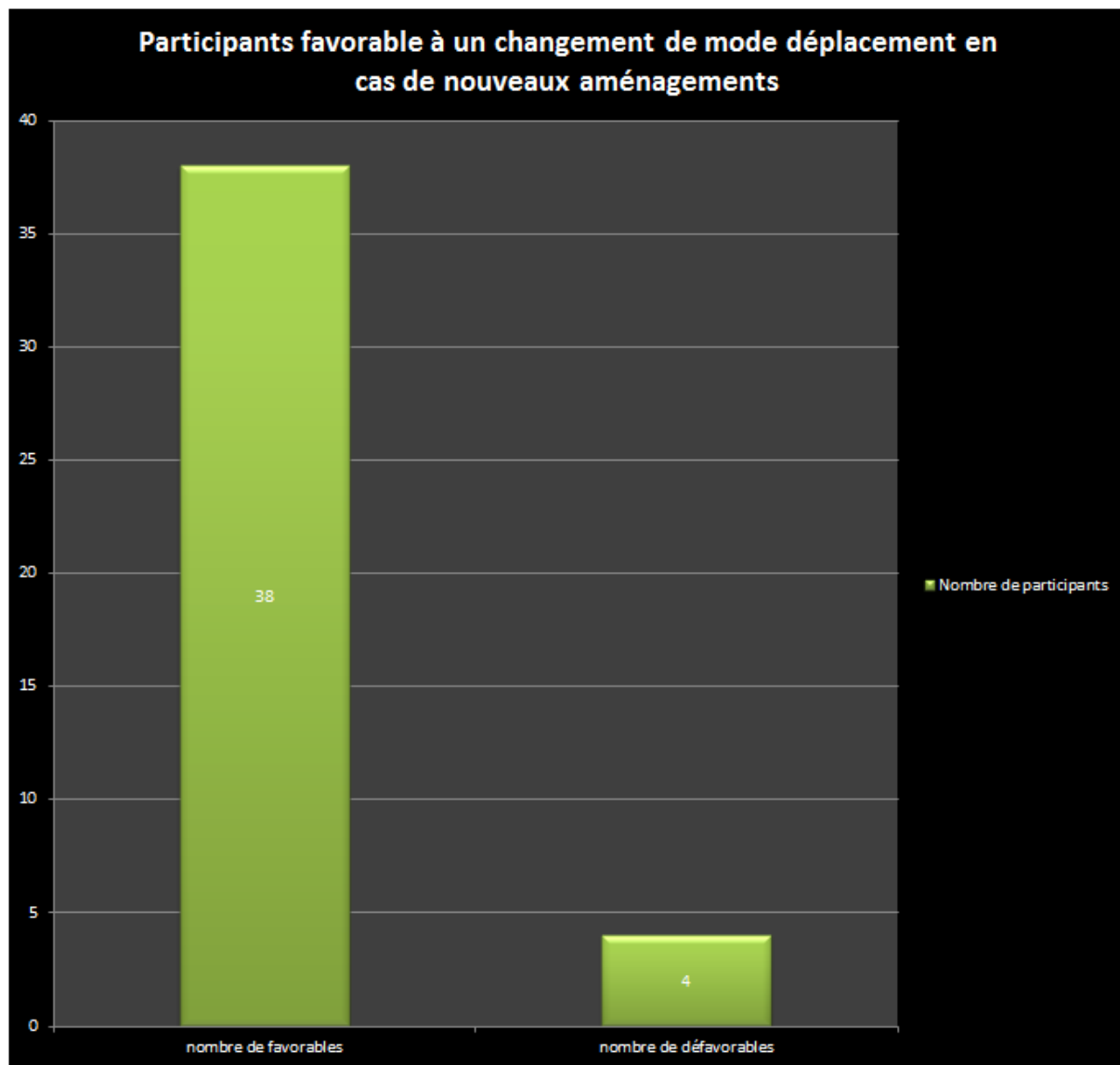
Par rapport à la circulation automobile, sont-elles?	Pratiques	Sécurisantes	Suffisantes	Visibles
Pratiques, Visibles	1	0	0	1
Pratiques	1	0	0	0
Suffisantes	0	0	1	0
Pratiques	1	0	0	0
Pratiques	1	0	0	0
Sécurisantes, Pratiques	1	1	0	0
Pratiques	1	0	0	0
Visibles	0	0	0	1
Suffisantes	0	0	1	0
Suffisantes	0	0	1	0
Pratiques	1	0	0	0
Pratiques	1	0	0	0
Suffisantes	0	0	1	0
Pratiques	1	0	0	0
Visibles	0	0	0	1
Sécurisantes, Suffisantes, Pratiques, Visibles	1	1	1	1
Pratiques	1	0	0	0
Suffisantes	0	0	1	0
Pratiques	1	0	0	0
Sécurisantes	0	1	0	0
Pratiques	1	0	0	0
Pratiques, Visibles	1	0	0	1
Pratiques, Visibles	1	0	0	1
Pratiques	1	0	0	0
Visibles	0	0	0	1
Pratiques	1	0	0	0
Sécurisantes, Suffisantes	0	1	1	0
Suffisantes	0	0	1	0
Pratiques	1	0	0	0
Suffisantes	0	0	1	0
Visibles	0	0	0	1
Visibles	0	0	0	1
Pratiques	1	0	0	0
Suffisantes	0	0	1	0
Sécurisantes, Pratiques	1	1	0	0
Visibles	0	0	0	1
Visibles	0	0	0	1
Visibles	0	0	0	1
total	20	5	10	12
Total participants	39			



Que pensez vous des infrastructures mises en place pour les piétons et cyclistes ?	Insatisfaisantes	Moyennes	Bonnes	Très Bonnes
Très bien				1
Je ne les ai pas observées				
Sympathique				1
Peut mieux faire			1	
Biens, mais il faut encore les développer				1
Je ne connais pas				
Juste			1	
Pas mal			1	0
jamais fait attention				
Ne l'emprunte pas assez pour avoir un avis				
Aucun avis				
Je ne m'y rend pas				
Bonne				1
Je n'y ai pas fait attention				
Moyen			1	
Ok			1	
Très bien				1
cool				1
Elles peuvent être améliorées				1
Bonne idée				1
Utiles				1
Minime	1			
Peut mieux faire			1	
Good				1
Dangereux a velo et long a pied	1			
Moyennes			1	
Pas assez de dispositions pour les vélos	1			
Elles sont praticables			1	
ça va			1	
Pas suffisantes	1			
total	4		9	8
total participants	23			



[illegible]



VII. ANNEXE 4

Questionnaire enquête 2 sur le terrain

Fréquentez vous la place d'Italie (Tous les jours- Souvent - Très rarement
Dans quel but?
Possédez-vous un véhicule? Un vélo?
Vous traversez la place le plus souvent en :
Que pensez vous des infrastructures mises en place pour les piétons et les cyclistes?
Sont-elles assez sécurisantes, suffisantes et pratiques par rapport à la circulation automobile?
Quels changements apporteriez-vous sur cette place concernant la circulation douce?
En cas de nouveaux aménagements permettant de mieux sécuriser ces infrastructures, seriez-vous tenté d'utiliser les transports doux (marche ou vélo) au lieu de la voiture?
Est-ce que les pistes cyclables ou/et les passages piétons mis en place sur et aux abords de la place d'Italie permettent une cohabitation parfaite avec les voies de bus
Quel âge avez-vous?
Quel est votre sexe?
Quel est votre situation professionnelle?
Quel est votre situation sociale?
Quels sont vos hobbies?

Candidat 1
souvent
Quand je fais mon sport
non
A pied, métro
Bien pour les piétons, dangereux pour les vélos
Pas pour les vélos, et difficile pour les piétons qui veulent rejoindre le square central
oui
Pour les piétons oui
49
Masculin
Chômeur
Célibataire
Informatique, marche

Candidat 2	Candidat 3
souvent	Tous les jours
Pour mon sport quotidien et le CC	J'aime bien cette place
non	non
A pied, métro, bus	A pied
Peu sécurisants pour les vélos	Mauvaise
Pas pour les vélos et pas suffisamment pour rejoindre le square central	Non, pas bonne
	Zone 30, priorité aux piétons
oui	non
Pas pour les vélos	non, souvent des problèmes
49	54
Féminin	Féminin
Fonctionnaire	Artiste
Célibataire	Célibataire
Sport, cinéma et lecture	Tout, je suis une artiste

Candidat 4	Candidat 5
Souvent	Tous les jours
Shopping	J'y habite
non	un vélo
A pied, métro, bus	A pied
Pas dangereux	Dangereux-moyen
Pratiques, visibles, sécurisées	Pas pratiques, assez visibles, suffisantes
Agrandir pistes cyclables	
oui	oui à pied
non	non
19	17
Féminin	Masculin
Etudiante	Lyceen
Célibataire	Célibataire
Art, créativité	foot, sport

Candidat 6	Candidat 7	Candidat 8
Tous les jours	Tous les jours	Très rarement
	J'aime ce quartier et j'y vis	J'y vais pour le CC
Non	non	un vélo
A pied	Bus	A pied, métro
Dangereux	Moyen, mais il y en a beaucoup	C'est acceptable
Pas assez visibles, Pas trop pratiques	Pas de sécurité, tout est mélangé	Moyennement pratiques, et peu sécurisantes
Les rendre plus visibles, augmenter le nombre de passages piétons	Plus de sécurité	Plus de sécurité et de gain de temps au niveau des passages piétons
oui	oui	oui
Un peu mieux, à améliorer	non	non
28	55	23
Féminin	Féminin	Féminin
Juriste	Sécurité Sociale	Ingénieur en agronomie
En couple	Divorcée	En couple
Sport	Cinéma, lecture	Sport, voyages

Candidat 9	Candidat 10
Souvent	Tous les jours
Je viens voir des amis	j'y habite
non	une voiture, un vélo
A pied, bus	vélo, à pieds, métro
Un peu brouillon, mais pas mal non plus	Dangereux
Peu pratiques mais visibles pour les passages piétons, pas trop sécurisées	Moyennement pratiques , assez visibles pour les piétons et peu sécurisantes
Mieux sécurisées et plus pratiques	Mieux sécurisées et plus d'aménagements pour les vélos
oui	oui
non	non
30	45
Masculin	Masculin
Cadre dans la banque	Serrurier
célibataire	En couple
Lecture, et la bourse	Foot, et loisirs diverses

Fréquentation de la place d'Italie	9 personnes sur 10 fréquentent couramment la place
Dans quel but	CC et attrait de la place
Possédez-vous un véhicule motorisé ou/et un vélo?	7 personnes sur 10 ne possèdent pas de véhicules ou vélos
Mode de transport que vous utilisez le plus pour traverser la place d'Italie	1 personne la traverse à vélo, la totalité à pied, aucune en voiture et 7 en transport en commun
Satisfaction des aménagements déjà mis en place	9 personnes sur 10 trouvent un défaut aux aménagements déjà en place en particulier au niveau de la sécurité
En cas de nouveaux aménagements permettant de mieux sécuriser ces infrastructures, seriez-vous tenté d'utiliser les transports doux (marche ou vélo) au lieu de la voiture?	9 personnes sur 10 envisageraient de la traverser en vélo ou à pieds en cas de nouveaux aménagements
Est-ce que les pistes cyclables ou/et les passages piétons mis en place sur et aux abords de la place d'Italie permettent une cohabitation parfaite avec les voies de bus	Cohabitation vélo bus mauvaise confirmée par la totalité des participants.

VIII. ANNEXE 5

PHOTOGRAPHIES DES VOIES PIETONNES ET CYCLABLES DE LA PLACE D'Italie











































