



**CIRCULATION** | Livreurs, scooters, trottinettes ou vélos... Personne ne semble respecter les règles qui s'imposent sur les zones piétonnes à Paris. Un casse-tête pour la municipalité qui souhaite développer ces secteurs réservés.

# La piétonnisation à Paris, ce n'est pas gagné

MARIE-ANNE GAIRAUD

## « ILS SE CROIENT TOUT PERMIS !

L'autre matin, je rejoignais le pont Alexandre-III depuis le Petit Palais, quand deux trottinettes m'ont foncé dessus alors que je marchais. Si je ne m'étais pas arrêté, je ne sais pas ce qui se serait passé pour moi », soupire Antoine, un retraité de 80 ans qui n'en revient toujours pas de la vitesse à laquelle les deux mini-holides arrivaient droit sur lui. « Avant, c'était à peu près clair. Vous traversiez au feu rouge pour les voitures et vous risquiez de vous faire renverser si vous tombiez sur un chauffard qui grillait le feu. Mais maintenant, vous avez l'impression de risquer votre vie tout le temps ! Vous traversez la rue et ensuite, vous devez aussi traverser la piste cyclable. Et là, gare à vos fesses, parce que les cyclistes ne rigolent pas ! », s'agace aussi Delphine, une Parisienne de 35 ans.

Alors que les modes de déplacement se sont multipliés dans la capitale et que les vélos et autres trottinettes ont vu leur usage exploser après les confinements liés au Covid, les accidents sur piste cyclable ont augmenté de... 165 % entre 2018 et 2020, d'après les chiffres du ministère de l'Intérieur. Et s'ils surviennent encore le plus régulièrement sur la chaussée, ils ont tout de

même doublé sur les trottoirs. Problématique, à l'heure où la Ville de Paris entend piétonniser son espace public. On pense par exemple aux rues aux écoles. La capitale en compte désormais 169, et 20 autres sont en cours de finalisation.

Cette mauvaise cohabitation, « c'est l'un des sujets récurrents abordés lors des préconseils d'arrondissement avec les riverains », rapporte Delphine Bürkli, la maire (Horizons) du IX<sup>e</sup> arrondissement. Il faut mettre un frein à l'anarchie qui règne et réguler l'espace public ». L'élue souhaite au moins une clarification des règles dans les zones piétonnes et semi-piétonnes.

## Bientôt des barrières dans le quartier des Halles ?

Elle n'est pas la seule maire d'arrondissement à observer des problèmes de « conflit d'usage » dans ces quartiers. « Dans certaines rues aux écoles pas totalement fermées à la circulation, les scooters circulent sur les trottoirs pour pouvoir continuer à traverser la rue », regrette Philippe Goujon, le maire (LR) du XV<sup>e</sup>. « Il faudrait accentuer la signalétique et la présence de la police municipale. Mais dans notre arrondissement, ils sont à peine une vingtaine pour l'équivalent d'une ville comme Bordeaux », soupire ainsi l'élue.

Faudrait-il installer des barrières aux entrées de ces espaces dédiés aux piétons ? Au quartier des Halles, c'est ce que réclame une association de riverains. Une dizaine d'années après la mise à l'arrêt des barrières qui fermaient auparavant l'accès de la zone piétonne depuis le boulevard de Sébastopol, à partir des rues du Cygne, de la Reynie ou de la Cossonnerie, où une douzaine de petits arbres et trois candélabres font désormais obstacle aux automobilistes, l'absence de tout dispositif de contrôle d'entrée des véhicules dans le quartier préoccupe les habitants.

« Aujourd'hui, les livreurs passent n'importe quand, alors que, dans ce secteur, les livraisons ne sont autorisées que de 7 heures à 13 heures et de 15 heures à 16 heures. Les automobilistes, le soir notamment, se garent ici par facilité comme si c'était un parking, au risque de voir leur véhicule verbalisé ou mis en fourrière. Et les scooters et trottinettes déboulent de tous côtés. Dans ces conditions, comment les piétons, qui n'ont même pas la possibilité de se réfugier sur le trottoir puisqu'il n'y en a pas, pourraient-ils se sentir en sécurité ? » demande Pierre-Emmanuel Duprat, de l'Association pour la défense des riverains et l'animation du quartier des Halles (Adraqh). La vidéoverbalisation n'étant pas autorisée par la loi dans ce cas précis, le président de l'Adraqh plaide pour « un système électronique de contrôle d'accès fonctionnant avec des plots qui s'abaissent pour laisser passer livreurs et riverains. À moins de recourir à deux ou trois gardes-barrières, employés municipaux ou personnes en service civique. »



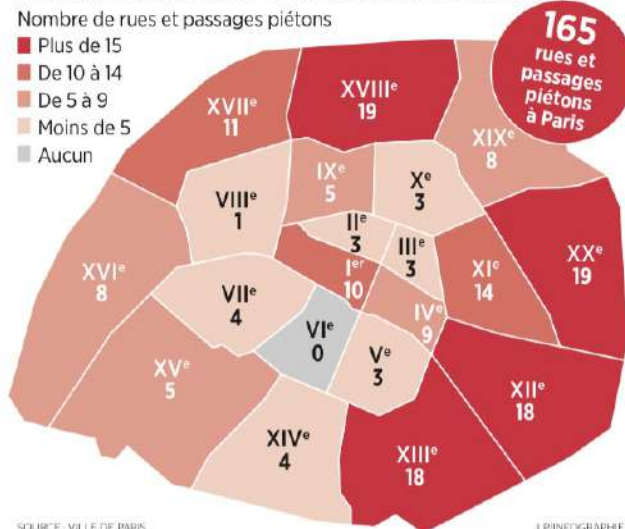
Rue Montorgueil (IX<sup>e</sup>), ce jeudi. Les Parisiens doivent souvent partager la circulation sur la chaussée des rues piétonnes avec des cyclistes, des livreurs à vélo, des voitures, des taxis, des trottinettes et des camions poubelles.

La maire du IX<sup>e</sup> quant à elle, a sollicité le premier adjoint d'Anne Hidalgo, Emmanuel Grégoire, au mois de mars dernier, alors que la Ville organisait une vaste opération de verbalisation-sensibilisation sur la sécurité des piétons, en lui exposant le cas précis de la rue des Martyrs, où des accidents ont déjà eu lieu. « Il ne s'agit pas de lancer la guerre contre les cyclistes et autres utilisateurs de trottinettes, précise Delphine Bürkli. Nous sommes tous, à un moment donné, alternativement piéton, cycliste ou automobiliste. Et les piétons aussi doivent être vigilants et faire attention aux autres, notamment quand ils consultent leur téléphone. »

## LES RUES PIÉTONNES PAR ARRONDISSEMENT

Nombre de rues et passages piétons

- Plus de 15
- De 10 à 14
- De 5 à 9
- Moins de 5
- Aucun



SOURCE : VILLE DE PARIS

LPINFGRAPIHE

## Des bornes anti-intrusion à Paris-Centre

Autant de propositions qu'Ariel Weil, le maire (PS) du secteur Paris-Centre, balaie d'un revers de la main. « Tout ce qui est accès codé avec plots ou barrières, ça ne fonctionne pas, et j'en parle d'expérience. » Outre la refonte du schéma de circulation autour de la zone piétonne des Halles prévue pour 2023, l'élue annonce sa priorité : « Comme nous l'avons fait à Montorgueil ou sur les accès aux voies sur berge, nous allons poser en 2022-2023 des bornes anti-intrusion tout autour de la canopée pour que seuls les pompiers puissent y accéder. C'est un investissement de plusieurs millions d'euros. »



Tout ce qui est accès codé avec plots ou barrières, ça ne fonctionne pas, et j'en parle d'expérience

ARIEL WEIL, MAIRE (PS) DE PARIS-CENTRE





DP - OLIVIER GORON



DP - ST

Des riverains réclament une signalisation plus claire au canal Saint-Martin.

## ZOOM | Au canal Saint-Martin, « c'est devenu un joyeux bordel ! »

**IL EST 18 HEURES**, ce mardi, sur le quai de Valmy. Frédérique s'exaspère. Cette riveraine de 75 ans, qui habite aux abords du canal Saint-Martin depuis vingt ans, marche au milieu de la chaussée, le pont Louis-Blanc derrière elle. « Regardez, ici c'est piéton, mais les vélos débarquent de partout pour nous dépasser à toute allure parce qu'ils profitent de la pente, souffle-t-elle. On ne sait pas où on peut circuler. »

Depuis le 25 juin 2020, les abords du canal Saint-Martin ont été piétonnisés, dans le contexte de lutte contre l'épidémie de Covid-19. Le but était alors de « diminuer le trafic de voitures sur les quais, permettre une reprise de l'activité tout en favorisant la distanciation physique et développer l'usage du vélo », rappelle la mairie du X<sup>e</sup> arrondissement. Mais voilà, les riverains dénoncent une piétonnisation hâtive.

cher sur le trottoir plutôt que sur la route. En même temps, je ne pourrais pas laisser mes enfants marcher sur la chaussée ici. Ce n'est pas comme sur les voies sur berge, où on se sent davantage en sécurité », reprend le père de deux enfants de moins de 5 ans.

### Une étude transmise à la mairie du X<sup>e</sup>

Alors Frédérique, qui fait aussi partie du conseil du quartier de la Grange-aux-Belles, lance avec d'autres membres une étude de la situation. Ils effectuent des repérages et produisent un document d'une dizaine de pages qu'ils remettent à la mairie du X<sup>e</sup>. « Nous ne sommes pas contre le fait que les piétons puissent circuler ici. Mais enfin, il faut faire des choses claires pour tout le monde », explique Sylvie, architecte de 66 ans et coautrice du rapport.

Parmi les recommandations proposées par le comité, il y a la séparation de l'espace réservé aux cyclistes de celui dédié aux piétons, l'élargissement de la piste cyclable actuelle ou encore la verbalisation des vélos et trottinettes qui ne respecteraient pas le Code de la route.

Un document qui pourra peut-être servir de point d'appui pour des discussions avec la mairie. Un « grand travail exploratoire est en cours avec les riverains et les commerçants », explique Alexandra Cordebar, la maire (PS) du X<sup>e</sup> arrondissement. Mais l'élue réfute le manque de signalétique : « Il y a des panneaux, des plots à certains endroits. Tous les aménagements ont été faits aux lieux stratégiques où la circulation existait et où elle a été interrompue. Les propositions des habitants sont les bienvenues car nous espérons que les nouveaux aménagements pourront être faits à l'horizon de ce mandat, dont une partie avant les Jeux olympiques de 2024. » ■

ST.

Ce n'est pas la première fois que la Ville est interpellée sur ces mauvaises cohabitations. Après les accidents à répétition avec des trottinettes, dont certains très graves, la mairie de Paris avait déjà décidé de serrer la vis en diminuant le nombre d'opérateurs de location. Elle a encore accentué la pression sur les loueurs en exigeant que la vitesse de circulation de leurs appareils soit bridée partout sauf sur les grands axes. Des mesures insuffisantes aux yeux de 60 Millions de piétons. « D'abord, seules les trottinettes de location sont concernées. Or, de plus en plus de particuliers ont leur propre trottinette électrique », souligne Jean-Paul Lechevalier, vice-président de l'association de défense des piétons.

### D'autres opérations de verbalisation prévues

« C'est tellement difficile de verbaliser ces trottinettes ! Comme on ne peut pas mettre un policier dans chaque rue, il faudrait exiger des opérateurs qu'ils équipent leur machine de caméras. Et comme ça, dès qu'un usager s'amuserait à rouler sur un trottoir, l'appareil pourrait être arrêté à distance. Il faut se montrer exigeant avec eux. C'est un rapport de force », juge le responsable associatif.

« La sécurité des piétons est au cœur de notre action », assure Emmanuel Grégoire, dans sa réponse à la maire du IX<sup>e</sup>. Il précise que d'autres opérations de verbalisation-sensibilisation, comme celle du mois de



DP - ST

Paris (X<sup>e</sup>). Parmi les recommandations du comité conseil du quartier de la Grange-aux-Belles, il y a la séparation de l'espace cyclistes de celui dédié aux piétons.

mars, seront menées. « Il est nécessaire d'assurer de bonnes conditions de circulation aux piétons, en particulier dans un secteur attractif et à forte affluence comme la rue des Martyrs. C'est en ce sens que j'ai demandé aux services d'expertiser tous les moyens nécessaires à ce bon fonctionnement », écrit le bras droit d'Anne Hidalgo.

« C'est d'un flou... » s'agace la maire du IX<sup>e</sup>. Delphine Bürkli continuera donc de demander à la Ville une

modification des règles de cohabitation dans les quartiers piétonnisés ainsi que dans les rues aux écoles. « Il faut prendre un arrêté, notamment sur les zones *Paris respire*, pour exiger que les cyclistes et les usagers de trottinettes mettent pied à terre quand ils les traversent », insiste la maire d'arrondissement. Ce qu'on ne contredit pas au cabinet du premier adjoint : « La faisabilité technique et juridique de cette mesure est en cours d'étude. » ■