



PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE RELATIVE AU PROJET DE GÉNÉRALISATION DE LA VITESSE À 30 KM/H SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PARISIEN.

POSITION DE L'ASSOCIATION 60 MILLIONS DE PIETONS

22 novembre 2020

La Ville de Paris organise une participation du public par voie électronique relative au projet de généralisation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du territoire Parisien. Cette mesure aurait, selon la Ville de Paris, des impacts positifs sur la sécurité des usagers et sur l'environnement.

**60 Millions de Piétons est favorable à une telle décision car elle aura pour effet d'apaiser la circulation des véhicules qu'ils soient motorisés ou non.**

Il s'agit, en l'espèce, si nous avons bien compris de fixer sur toute la commune de Paris la vitesse maximale autorisée à 30km/h , en application de l'article L2223-1-1 du Code Général des collectivités territoriales, hors le boulevard périphérique qui reste limité à 70 km/h, les zones de rencontre qui sont limitées à 20 km/h et les aires piétonnes dont la vitesse maximale autorisée est celle de l'allure du pas. L'association en profite pour rappeler que l'allure du pas n'est pas de 6 km/h comme il peut être mentionné dans certains documents de la ville de Paris. **L'allure du pas est inférieure à 4 km/h.**

**Pour autant, la généralisation de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h ne peut être une fin en soi, notamment pour assurer la sécurité des piétons dans leur traversée des voies.** D'autres mesures devraient accompagner la sécurisation des passages pour piétons à Paris dont la réduction des longueurs de traversée et la suppression des masques de visibilité des piétons en instance de traverser. La ville de Paris devrait d'ailleurs se mettre rapidement en conformité de la loi d'orientation sur les mobilités votées en décembre imposant de libérer le stationnement en amont de tous les passages piétons.

Par ailleurs, il conviendrait que cette vitesse maximale autorisée soit respectée. Cela implique d'aménager les rues en vraies zones 30 au sens de l'article R 110-2 du code de la route, à savoir : **dans ces zones, l'ensemble des rues sont aménagés de façon cohérente avec la limitation de 30 km/h.**, ce qui est déjà loin d'être le cas des zones 30 existantes sur Paris.

**Pour les rues non aménagés, il conviendrait, à défaut, de mettre en place une procédure de contrôle des vitesses, particulièrement pour les avenues et boulevards à plus d'une voie par sens.** Ce contrôle devrait concerner évidemment les automobiles et les motocyclettes mais aussi les engins tels que trottinettes électriques souvent débridés ainsi que les vélos notamment électriques, qui sont de nouvelles sources, avec les trottinettes, d'accident.

**Cette mesure de 30 km/h généralisée ne doit pas entraîner une généralisation du double sens cyclable d'une part et de l'autorisation conditionnelle de franchissement des feux rouges par les cyclistes d'autre part.**

Le double sens cyclable constitue un danger pour le piéton (qui traverse) et le cycliste (face à l'ouverture de portière des passagers) dans les rues bordées de stationnement à gauche de la chaussée. L'association demande que le double sens cyclable ne soit autorisé que conjointement à l'interdiction de ce stationnement des véhicules à gauche, interdiction qui s'impose de fait selon l'article R 417-1 du code de la route. Cette exigence rejoindrait l'objectif de la ville de Paris de réduire le nombre de places de stationnement en surface.

L'autorisation conditionnelle de franchissement des feux rouges par les cyclistes, appelée à tort « cédez le passage cycliste au feu rouge » est trop systématiquement mise en place à Paris. L'association souhaite rappeler que, selon la réglementation, cette autorisation ne peut être accordée que si les conflits avec les piétons sont faibles. L'association demande que l'ensemble de ces autorisations soit réexaminé à l'aune de cette réglementation.

L'association reste à la disposition de la ville de Paris pour approfondir les réserves soulevées par la généralisation du 30 km/h à Paris et lui apporter son expertise d'usagers piétons.

L