



Hervé Dupont

[www.pietons.org](http://www.pietons.org)

## Rapport du CEREMA sur l'expérimentation dans le XIV<sup>e</sup> arrondissement de Paris, nouveau dispositif de circulation dans les zones 30

### Commentaires :

Le présent commentaire porte sur la synthèse établie par l'auteur du rapport cité ci-dessus.

### Auteur du commentaire

Hervé Dupont, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts honoraire, architecte, urbaniste aménageur de grands projets urbains en France et à l'étranger (membre de l'association 60 Millions de Piétons).

Actuellement en retraite. Mal voyant depuis 2015.

**Avertissement** : certains tableaux ou plans qui ne sont diffusés que dans un format image ne sont pas lisibles par les logiciels de vocalisation dont je dispose. Je n'y ai donc pas eu accès en raison de mon handicap visuel.

Il se peut aussi que d'autres parties du rapport ne figurent pas dans la version Word dont je dispose.

Néanmoins, j'ai pu recouper la plupart des informations ci-dessous avec celles qui ont été données par les services de la mairie

Le projet de rapport a été adressé au CEREMA pour éventuelles remarques ou compléments d'information. Aucune réponse du CEREMA n'a été obtenue.

### Références du rapport concerné :

Titre : Rapport d'évaluation expérimentation de dépose des feux Paris XIV<sup>e</sup>

Auteur : Christophe DAMA département voie du CEREMA

Date : Juillet 2018

### Remarques préliminaires :

Cette expérimentation a été demandée par la ville de Paris, en vue d'une généralisation dans l'ensemble des zones 30 de la capitale du nouveau dispositif expérimenté dans le quartier Pernety et évalué par le CEREMA. Ce rapport aura donc des conséquences importantes pour les habitants de Paris, et servira sans doute d'exemple pour beaucoup de métropoles françaises. Il est donc important de s'interroger sur la méthode employée et les éventuelles lacunes du travail effectué par les professionnels qui y ont contribué, ainsi que les

conséquences qu'en ont tiré les autorités de la mairie du XIV<sup>e</sup> et de la capitale afin de mieux éclairer les enjeux qui se dessinent à l'horizon, notamment pour les piétons à Paris.

### **Ce rapport est une évaluation.**

#### **Une évaluation devrait comporter nécessairement :**

- pour chacun des critères retenus des mesures avant expérimentation (état initial) et des mesures après mise en place du nouveau dispositif. Pour certains points cités ci-dessous on ne dispose que de l'état initial ou final. C'est notamment le cas de l'accidentologie, non mesurée après expérimentation.

- Des recommandations à l'usage du commanditaire afin de corriger tout ou certains des éléments du dispositif afin de l'améliorer. Nous n'avons pas vu de telles recommandations : le sommaire ne comporte aucune rubrique de ce genre mais une rubrique conclusions générales.

- La liste des rubriques du sommaire porte essentiellement sur des questions de fluidité du trafic de temps de passage, de bruit, de pollution, de coût du dispositif. La partie acceptabilité a été sous traitée à un bureau d'études qui a effectué une enquête d'opinion dont les principaux résultats figurent dans la synthèse.

#### **Principaux points du rapport :**

##### **Note de contexte**

Cette note reprend les fondements de ce qu'on appelle la politique des mobilités actives et d'apaisement de la pratique de l'espace public. Elle indique qu'en l'absence de trafic important, les feux tricolores ne s'imposent pas et pourraient même être contre-productifs si l'on veut favoriser la circulation des piétons et vélos et leur confort. Elle rappelle que plusieurs métropoles ont supprimé des feux et créé des plateaux piétonniers et des zones 30 généralement appréciées. Le seuil de 800 v/h est cité comme le seuil en dessous duquel la suppression des feux favorise les piétons **On ne saurait évidemment se limiter à ce seul critère pour envisager la suppression de feux tricolores.**

Pour avoir moi-même aménagé de multiples quartiers afin de favoriser la circulation des vélos et des piétons (dès 1980 à Strasbourg), j'appelle l'attention sur les faits suivants :

La liberté ainsi donnée ne fonctionne que si les utilisateurs respectent au mieux le code de la route et font attention aux autres, notamment les plus fragiles : handicapés, personnes avec jeunes enfants personnes se déplaçant difficilement. Si les vitesses sont réduites, une partie des utilisateurs piétons, vélos ou autres sont effectivement à l'aise avec ces dispositifs. Cette sensation est réservée aux personnes valides qui disposent de toutes leurs facultés de perception de leur environnement. **Ce n'est évidemment pas le cas des personnes fragiles, et en particulier des déficients visuels et des autres personnes handicapées.**

La nécessité d'un respect des règles de circulation est encore plus impérieuse à Paris, ville très dense où l'espace public est limité et les usagers nombreux. Paris est la plus dense des métropoles du monde industrialisé, 3 fois plus dense que Londres, 5 fois plus que Berlin.

A l'origine, la politique de réduction du trafic automobile et de facilitation de ce que l'on appelle les circulations douces a constitué un progrès en matière de bruit de pollution et d'agrément. Mais le succès même de cette politique a conduit à des dispositifs et des comportements qui tendent à exclure de plus en plus les personnes fragiles. Récemment la montée en puissance de nouveaux modes de déplacements comme les trottinettes électriques a commencé d'alerter l'opinion sur cette question qui était bien connue des personnes les plus concernées mais peu relayées jusqu'alors dans les médias. Cette incontestable dégradation fut progressive, elle s'est beaucoup accentuée depuis près d'une décennie dans les métropoles les plus avancées dans ce domaine.

Il est donc important de porter une attention particulière aux personnes fragiles dans l'évaluation d'un nouveau dispositif de circulation. Plusieurs considérations du rapport laissent à penser que cette évolution inquiétante a échappé aux auteurs du rapport qui mettent en avant le gain de temps moyen d'attente des usagers, négligeant ainsi la minorité des usagers dont la sécurité et le confort est pénalisée par le nouveau dispositif.

Le rapport est muet sur les cyclistes et autres deux roues légers, alors même que la rue Pernety comporte une bande à contresens pour les cyclistes. On sait que ces usagers sont ceux qui respectent le moins les règles de circulation et ont des comportements à risque pour eux-mêmes et pour les autres, notamment les piétons, ce qui est incompatible avec un usage que l'on prétend « apaisé » de l'espace public.

Le rapport ne mentionne pas non plus que les 7 carrefours concernés étaient dotés de feux tricolores équipés de sonorisation conformément à l'objectif 9 de la politique du comité interministériel de la sécurité routière.

Du fait de leur masquage, les feux sonores restent muets au détriment de la sécurité et de l'autonomie des personnes handicapées comme les personnes « non-voyante » pour qui les messages sonores permettent de se repérer et de s'orienter à distance grâce aux télécommandes (distribuées d'ailleurs par les mairies aux personnes aveugles) vers les traversées piétonnes.

### **Trafic**

Les données de trafic sont issues de campagnes de mesures avant mise en place du nouveau dispositif. Il n'est pas du tout certain que le trafic après dispositif soit le même qu'avant dépose des feux.

L'évaluation ne porte dans cette rubrique « trafic » que sur la fluidité de circulation des véhicules, mesurée par les vitesses de circulation avant et après le nouveau dispositif.

Ces mesures montrent que les vitesses n'ont pas évolué sauf les vitesses de nuit qui ont augmenté avec notamment des cas plus nombreux de circulation à plus de 50 km/h, très dangereuse pour les piétons dans une zone 30.

### **Accidentologie**

Cette rubrique porte sur les accidents répertoriés de 2007 à 2016

Après dépose des feux, on ne dispose pas de mesures des accidents. Celles-ci sont normalement disponibles à la Préfecture de police, mais non diffusées. Tout au plus dispose-t-on de quelques observations visuelles sur place dans la rubrique comportement des usagers.

Il est donc audacieux de conclure sur ce point comme le fait le rapport qui conclut à une faible accidentologie. Rappelons aussi que les accidents considérés comme graves sont les cas de décès ou de séjour de plus de 24 heures à l'hôpital. Or pour une personne âgée ou handicapée une blessure entorse ou contusions graves ne nécessitant pas une hospitalisation peut suffire à compliquer considérablement les déplacements dans la rue ou à conduire à une immobilisation à domicile de plusieurs mois.

### **Bruit**

Mesuré après dépose des feux, les mesures avant dépose n'ayant pas pu être faites, on procède par comparaison avec des carrefours similaires.

Les conclusions sont très mitigées concernant une éventuelle baisse du bruit dans le quartier.

### **Acceptabilité**

Mesurée par la société MV2 conseil au moyen d'une enquête auprès des piétons pendant une semaine.

Le panel est réparti en fonction des tranches d'âge. On ne sait si des personnes en situation de handicap ont été interrogées puisque ce n'était pas un critère pour la composition du panel, alors qu'un centre de formation pour aveugles et déficients visuels FORJA très fréquenté se trouve à proximité.

Compte tenu des remarques précédentes, leur opinion ainsi que celle des autres personnes fragiles aurait dû attirer particulièrement l'attention des auteurs du rapport. Il est vraisemblable qu'ils font partie des 22% des piétons qui ne se sentent pas en sécurité dans le nouveau dispositif dont 7% pas du tout en sécurité.

54% des piétons approuvent le dispositif et 46% le désapprouvent dont la moitié ne sont pas du tout favorables. Compte tenu des éléments ci-dessus on ne peut estimer que le dispositif est acceptable pour la population. La suite des événements (pétition signée par 1700 pétitionnaires, une centaine de participants à la première des 2 marches de piétons organisée pour défendre les feux) a montré qu'effectivement, la population n'était pas favorable.

Le terme acceptabilité indique qu'il s'agit d'une simple enquête d'opinion sur le nouveau dispositif, et non d'un dialogue encore moins d'une concertation.

### **Comportement des usagers :**

#### **Automobilistes**

Avant expérimentation, le non-respect des feux rouges par les automobilistes est supérieur à la moyenne nationale et se situe autour de 3%, ce qui reste limité.

A noter que l'on ne mesure pas le non-respect des feux rouges par les cyclistes qui d'expérience est beaucoup plus élevé surtout quand, comme c'est souvent le cas, ils circulent à contre sens.

Le rapport indique que après dépose des feux, **plus de 50% des VL ne respectent pas la priorité des piétons sur les passages piétons** ce qui est considérable pour une circulation « apaisée ». Les piétons après dépose des feux sont assez nombreux à traverser dans tous les sens et parviennent à s'imposer pour la traversée des passages piétons.

Comme on pouvait s'y attendre les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite (en situation de handicap) et les personnes accompagnées de jeunes enfants attendent patiemment avant de traverser qu'aucun véhicule ne se présente. Ils n'ont pas la capacité de s'imposer face aux VL, cyclistes ou autres qui ne respectent pas la priorité aux passages piétons. Nous retrouvons là les personnes fragiles dont je parle plus haut. A cette difficulté s'ajoute l'inquiétude et même l'angoisse inévitable que ressentent ces personnes lorsqu'elles doivent traverser ces nouveaux carrefours. Cette dernière question n'est pas abordée dans le rapport.

Ajoutons que l'augmentation attendu de véhicules électriques donc silencieux rendra encore plus dangereuses les traversées en l'absence de feux tricolores.

La conclusion du rapporteur est étonnante : « Cette période d'observation n'a pas permis de constater des situations à risque, même si le constat est celui que les VL parisiens ne font peu cas des piétons en général. Aussi, ce carrefour sans feu fonctionne plutôt bien. »

C'est faire peu de cas des difficultés rencontrées par les personnes fragiles après dépose des feux alors même que l'observation indique que les PMR sont nombreux dans le quartier.

On ne trouve pas de commentaire sur les déficients visuels et certaines autres personnes handicapées qui ne peuvent pas percevoir si la traversée est dangereuse ou non.

## **Pollution**

Les mesures avant et après ne permettent pas de conclure à une amélioration ou dégradation de la qualité de l'air après expérimentation. Les conditions générales de la pollution de l'air à Paris sont largement dominantes par rapport à la situation locale.

## **Quelques CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS :**

Le rapport est très disert sur les mesures de trafic et de vitesse, de temps de vert etc. Il pêche en revanche par l'absence de données comparatives fiables concernant l'accidentologie avant et après expérimentation.

Ses lacunes principales concernent la place des personnes fragiles dans l'espace public. On ne peut considérer que la situation est satisfaisante quand plus de 50% des VL ne donnent pas la priorité aux piétons sur les passages piétons, sans compter les cyclistes pour qui le pourcentage est sans doute très supérieur. Cette appréciation témoigne d'une méconnaissance des difficultés propres à ces personnes. Rappelons que les déficients visuels représentent 8% de la population, pourcentage qui ne fait qu'augmenter.

Elle est d'autant plus étonnante de la part d'un bureau d'études qui dépend des ministères en charge des transports de l'écologie de l'urbanisme et du logement. **Au moment où plusieurs responsables se mobilisent pour faire respecter la loi commune dans l'espace public afin de baisser l'accidentalité en ville, c'est un signal très négatif envoyé à ceux des utilisateurs qui font peu de cas des autres et tentent de justifier leur comportement peu civique.** Le taux considérable de cyclistes et automobilistes qui ne respectent pas le code de la route en ville n'est pas une fatalité. A cet égard la France est très en retard sur des pays comme l'Allemagne et les pays scandinaves où le respect des passages piétonniers est la règle absolue. La baisse spectaculaire de morts sur nos routes consécutive à une vigoureuse campagne de sensibilisation de l'opinion accompagnée d'une répression efficace par la mise en place de radars montre qu'il est possible d'agir.

C'est une condition indispensable à un usage apaisé de l'espace public. La faible majorité de piétons favorables aux nouvelles mesures et la forte proportion de piétons très défavorables aurait dû attirer l'attention du rapporteur.

On ne saurait non plus s'appuyer sur cette expérimentation pour en tirer des conclusions pour toutes les zones 30 de Paris : la faible durée des observations et la dimension limitée de l'espace concerné ne peuvent être extrapolés.

Les quelques mesures d'accidentalité à Paris que j'ai pu consulter montrent que les accidents graves de piétons et cyclistes ne cessent d'augmenter, dans des proportions très supérieures à celle des automobilistes PL ou autres véhicules. Dans certaines catégories l'accidentologie est d'ailleurs en baisse.

La politique de développement de ce qu'il est convenu d'appeler les mobilités actives, qui a par ailleurs des avantages indéniables, ne peut se passer d'une action sérieuse pour faire respecter les règles de sécurité en premier lieu celles qui relèvent du code de la route.

Il serait plus que souhaitable que les données sur l'accidentologie à Paris soient accessibles en ligne pour tous les citoyens afin d'éclairer le débat sur ces questions.

## **Recommandations**

Ces éléments poussent à revoir sérieusement le dispositif expérimenté qui ne peut être considéré comme satisfaisant comme semble l'indiquer le rapport.

Après plusieurs rencontres, il a finalement été décidé de remettre en service les feux du carrefour Pernety - Losserand ce qui est une bonne chose. Ces décisions ont été prises à la suite d'une mobilisation de nombreux habitants. Il est possible et souhaitable d'aller plus loin dans la révision du dispositif initial.

## **Voici quelques propositions en ce sens.**

Le rapport montre l'intérêt des plateaux surélevés pour les passages piétons rue Pernety. Ils ne sont pas agressifs pour les véhicules mais les incitent à la prudence et à l'attention. Ces plateaux pourraient être également installés à tous les croisements y compris sur les rues

perpendiculaires à la rue Pernety comme les rues Losserand, Didot, Sainte Léonie, de l'Ouest, Ventadour et Vercingétorix

Pour la rue Losserand, on objectera qu'elle est empruntée par un bus. Mais comme celui-ci roule par hypothèse à 30 km/h, il ne me semble pas que le ralentissement du bus par les plateaux surélevés compromettrait sa vitesse commerciale. D'ailleurs certaines voies de bus à Paris dans des avenues très fréquentées sont équipées d'un tel dispositif.

Pour la sécurité des plus fragiles, il y aurait sûrement avantage à remettre en service les feux d'un ou deux autres carrefours là où ils ont été supprimés. Cela demandera une information appropriée pendant quelques semaines pour ne pas surprendre les utilisateurs. Une telle information aurait été souhaitable avant dépose des feux.

La rue Pernety est à sens unique sauf pour les vélos qui peuvent circuler à contresens, comme partout ailleurs à Paris dans ce type de situation, aucune signalisation ne permet aux cyclistes à contre sens de savoir si le feu du carrefour qu'ils vont traverser est au rouge ou au vert. J'en ai fait l'expérience à mes dépens rue des Batignolles récemment. Traversant au vert, je vois surgir une cycliste manifestement aussi surprise que moi. Heureusement, elle circulait à petite vitesse, nous en fûmes donc quittes pour la peur. De même aucun panneau ne signale à ces cyclistes qu'ils abordent un passage pour piétons. Je signale de plus que sur Google maps, ces voies à contresens sont indiquées comme des pistes cyclables. Les cyclistes qui s'y engagent croient pouvoir circuler librement comme sur une piste cyclable. Ceci mérite en tout cas d'être sérieusement examiné.

les panneaux indiquant un passage pour piétons sous forme de triangle lumineux clignotant sont peu visibles lorsqu'ils sont frappés par le soleil. Les dispositifs avec peinture réfléchissante sont certainement à privilégier. Je signale également que la ville de paris a équipé certains carrefours d'un feu tricolore pour les piétons mais un simple triangle clignotant pour les voitures. Cela procure aux piétons qui s'engagent une fausse impression de sécurité, les véhicules respectant peu les passages piétons ainsi signalés.

La législation en préparation pour les trottinettes électriques s'oriente semble-t-il vers une limitation de la circulation de ces engins aux zones 30. Dans la plupart de ces zones comme à Pernety, la faible emprise de la voirie et l'étroitesse des trottoirs ne permet pas d'offrir beaucoup de places de stationnement pour ces engins. De plus les conducteurs de trottinettes sont certainement les moins enclins à respecter les limites de vitesse, s'arrêter aux passages piétons et aux feux rouges. **Sans remise en question des aménagements actuels et une action de sensibilisation et de répression, il faut s'attendre à des situations à risques élevés.**

**La mobilité active des uns ne doit pas être payée par l'immobilité forcée des autres.**

Paris le 16 septembre 2019.