

# A Paris, les piétons n'ont pas encore pris le pouvoir

Face à l'adaptation des villes aux exigences sanitaires, les marcheurs ne comptent pas être laissés sur le bord de la route. Mais c'est loin d'être gagné.



Les Parisiens stressés par la circulation ou les incivilités des cyclistes et des automobilistes plébiscitent les rues piétonnes. LP/Philippe Baverel

Par **Stéphane Corby**

Le Parisien, 2 août 2020 à 10h19

Jean lève les bras au ciel et crie sa colère. Trop tard. Le cycliste qui vient de griller le feu et manquer de le renverser sur le passage pourtant protégé a déjà disparu au coin de la rue de Rivoli. Sans doute que son tee-shirt siglé « Stars Wars » lui avait donné la force de l'incivilité. Ainsi va la vie d'un piéton à Paris, contraint de se frayer [un chemin parsemé d'embûches](#) entre les flux de circulation, les rues fermées ou les terrasses élargies sur les trottoirs. Alors que plus de 60 % des déplacements dans Paris se font... à pied.

En partie [transformée en « coronapiste »](#) depuis le déconfinement, la rue de Rivoli concentre les problèmes de cohabitation. « Ici, il y a trop de vélos, s'agace Christine, venue s'oxygéner au jardin des Tuileries avec son petit-fils Léo. Marcher à Paris, c'est devenu n'importe quoi et anxiogène! » « Vélos, trottinettes, scooters, les Parisiens sont trop irrespectueux, abonde Claudie, retraitée du quartier. J'ai quatre fils qui se sont tous mis à la moto car c'est, selon eux, le seul moyen de se déplacer normalement à Paris. »

## «J'ai en permanence mon sifflet dans la poche»

Serge a, lui, trouvé la parade. De Maisons-Alfort (Val-de-Marne) à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine), son trajet quotidien, il n'hésite pas à jouer les justiciers. « J'ai en permanence mon sifflet dans la poche, explique ce cadre dans l'audiovisuel. Et je peux vous garantir que cela dissuade pas mal de tricheurs. De toute façon, [à Paris, rien n'est pensé pour faciliter la marche](#). »

Un constat plutôt sévère au regard des efforts consentis depuis 2014 par la mairie de Paris avec [un plan piétons doté de 90 millions d'euros](#). Et comme plusieurs villes d'Ile-de-France, la capitale s'est lancée en urgence dans des opérations d'urbanisme « tactique » pour adapter la ville aux nouvelles règles imposées par l'état d'urgence sanitaire.

Le plan municipal de déplacement post-confinement prévoit ainsi la création de 50 km de coronapistes cyclables supplémentaires (sur des voies jusqu'alors dédiées aux voitures, comme la rue de Rivoli) mais aussi [l'élargissement des trottoirs](#) dans une trentaine de rues très fréquentées. Comme la rue du Poteau (XVIIIe), la rue des Moines (XVIIe) ou un tronçon de la rue de Belleville (XXe).

## 16 piétons morts fauchés en 2019 dans la capitale

Dans son programme de campagne 2020, la maire sortante, Anne Hidalgo, s'est fixée comme objectif le « zéro véhicule sur les trottoirs », le renforcement de l'encadrement des nouvelles mobilités (trottinettes, vélos, scooters...) et la sortie d'un Code de la rue pour faire respecter les règles dans une ville où [16 piétons sont morts fauchés en 2019](#). Des gestes « significatifs » pour le collectif Place aux piétons, qui rassemble depuis peu 60 millions de piétons, Rue de l'avenir et la Fédération française de randonnée.

« On aimerait que la marche soit aussi bien traitée que le vélo, remarque Anne Faure, présidente de Rue de l'avenir. Et comme le vélo, la marche est un moteur économique car [elle développe le commerce de proximité](#). Et puis, des piétons, ça sécurise une ville. » « On a rogné sur les trottoirs car le piéton est une simple variable d'ajustement », déplore Paul Lecroart, urbaniste à l'Institut Paris Région.



Rue de Rivoli, rares sont les cyclistes qui laissent la priorité aux piétons. LP/Olivier Lejeune

Pourtant, à l'issue du confinement, offrir davantage d'espace aux flux piétons pour respecter les règles de distanciation devient un enjeu stratégique. D'autant que, comme le rappelle l'urbaniste, la marche est le premier mode de déplacement en Ile-de-France, avec 17,8 millions de déplacements par jour, contre 14,2 millions pour la voiture.

« La priorité est souvent d'élargir provisoirement des trottoirs trop étroits au moyen de matériaux simples, modulables, réversibles (palettes, bacs de plantations, rondins...) en réorganisant ou en interdisant le stationnement, comme ont commencé à le faire Dublin, Montreuil ou Paris, rappelle l'urbaniste. Là où c'est nécessaire, les villes pourront aussi [réserver temporairement des rues entières aux piétons](#). » Vancouver et Vienne l'ont fait, Lille l'envisage.

Et puis, le déconfinement offre l'occasion de tester grandeur nature une programmation des carrefours à feux tricolores rééquilibrant les temps de traversée au bénéfice des piétons, voire de rendre possible les traversées en diagonale qui permettent de déconcentrer les flux, comme on le voit à Tokyo, Los Angeles ou encore Londres.

D'autres expérimentations sont en cours en Ile-de-France, Depuis 2018, le Val-de-Marne teste ainsi un dispositif faisant partie des propositions du décret Partage de la voirie - Plan d'action pour les mobilités actives (Pama). Il consiste à dégager les abords immédiats d'un passage piéton de tout obstacle visuel pour que piétons et automobilistes se voient mieux au moment de la traversée.