



Rue de Paris - Crédit DVD

CODE DE LA RUE

POUR UN ESPACE PUBLIC RESPECTÉ, PARTAGÉ, APAISÉ

Juin 2023

ÉDITO



Anne HIDALGO
Maire de Paris

© HENRI CARAT / VILLE DE PARIS

En un temps record, les Parisiennes et les Parisiens ont changé leurs habitudes pour se déplacer en ville : ils se sont mis au vélo et à la marche et délaissent progressivement l'usage individuel de la voiture. Ils ont pu le faire grâce aux infrastructures que nous avons mises en place conformément à notre programme politique pour adapter la ville aux effets du réchauffement climatique.

À l'écoute permanente des experts et des scientifiques, nous avons pris des mesures fortes pour protéger la santé de nos concitoyens, notamment les plus jeunes et les plus âgés, et lutter contre les différentes formes de pollution : reconquête des berges de Seine, révolution du vélo, plan Climat, plan « Arbres » et, plus récemment, nouveau Plan local d'urbanisme bioclimatique. Voilà les actions les plus emblématiques que nous portons avec mon équipe pour préparer Paris aux conditions climatiques qui ne cesseront de s'aggraver dans les prochaines années.

Et ça marche ! En 12 ans la circulation automobile a diminué de 40 % à Paris. Résultat : une baisse de 45 % de la pollution et une qualité de l'air qui s'améliore. La volonté politique paie.

Mais ces changements rapides d'habitudes se sont accompagnés de tensions dans nos rues. Oui, il faut du temps pour que tout le monde trouve sa place et se sente en parfaite sécurité. Avec toujours plus de cyclistes mais aussi les trottinettes qui sont venues s'ajouter aux voitures et aux scooters, nous avons besoin de retrouver la tranquillité.

La sécurité dans nos rues est aujourd'hui la première préoccupation des Parisiennes et des Parisiens comme en témoignent les résultats des Dialogues parisiens menés au cours des mois derniers ou les travaux de l'Assemblée citoyenne. Nous avons entendu ces inquiétudes légitimes face aux accidents, aux plaintes et aux incivilités qui se multiplient. Cela ne peut plus durer.

Nous avons commencé à y répondre. D'abord, avec la montée en puissance de la police municipale qui se mobilise au quotidien pour apaiser nos rues et verbaliser les mauvais comportements. Ensuite, avec la votation citoyenne sur les trottinettes en libre-service qui ne seront plus autorisées à compter du 1er septembre. Enfin, en multipliant les rues aux écoles pour mettre nos enfants à l'abri des voitures, de la pollution et du bruit.

Mais il faut aller plus loin. Il nous faut des règles claires pour protéger tous les usagers, notamment les plus vulnérables, les piétons, les personnes en situation de handicap, les personnes âgées et les familles.

C'est tout le sens du Code de la rue parisien.

Le Code de la rue parisien ne crée pas de nouvelles règles mais vise à mieux sensibiliser tous les publics, à former et à prévenir. Les usagers les plus fragiles que sont les piétons, particulièrement les plus jeunes, les plus âgés et les personnes en situation de handicap sont au cœur de ce Code qui s'articule autour de six principes clairs :

- *Protéger les piétons et faire du trottoir un sanctuaire*
- *Protéger les personnes vulnérables en prenant en compte les différents types de handicap et les besoins de nos aînés et de nos enfants*
- *Réduire les dangers au volant en rappelant les règles, lutter contre les moteurs bruyants, faire baisser le nombre de SUV qui polluent*
- *Mieux encadrer la pratique du vélo et l'usage des trottinettes pour que tout le monde respecte le code de la route*
- *Prévenir, dissuader et sanctionner grâce à la police municipale*
- *Mobiliser toutes les Parisiennes et tous les Parisiens pour que notre ville soit encore plus sûre et plus agréable pour tous ceux qui y vivent.*

Telle est l'ambition du Code de la rue.

Le Code de la rue



Marquage spécifique d'accès ou de sortie de la zone de rencontre rue d'Odessa - Crédit DVD

L'évolution des modes de déplacement, et plus particulièrement l'essor des mobilités douces (vélos, trottinettes et autres engins de déplacement personnel), a métamorphosé Paris en quelques années. Ces changements ont profondément modifié la physionomie parisienne et généré des tensions, voire des conflits entre usagers de l'espace public. Ils sont venus s'ajouter aux diverses nuisances et dangers générés par la circulation motorisée et la présence massive de l'automobile à Paris, encore trop importante malgré une baisse tendancielle résultant des récentes politiques publiques parisiennes.

Alors que ces transformations sont amenées à se poursuivre pour adapter Paris et en faire une ville résiliente face aux enjeux climatiques, la Ville de Paris entend agir concrètement pour apaiser l'espace public et accompagner au mieux cette évolution bénéfique contre les effets délétères de la pollution.

Ces nouveaux usages obligent à repenser et clarifier l'approche de l'espace public, son partage entre les différentes catégories d'usagers, et réinterroger les comportements de chacune et chacun. Cet espace public est notre bien commun et nous devons fixer des règles à respecter collectivement et individuellement pour permettre à toutes et tous d'en profiter sans appréhension selon ses besoins et ses contraintes.



Le Code de la rue parisien ne vise pas à créer de nouvelles règles mais à leur redonner leur sens : protéger en priorité les usagers les plus fragiles que sont les piétons, particulièrement les plus jeunes, les plus âgés et les personnes en situation de handicap. En ce sens, le Code de la rue s'inscrit d'abord dans une démarche de sensibilisation et de prévention auprès des différents publics. Pour que les règles soient connues et comprises afin d'être appliquées au mieux, il est nécessaire d'en faciliter l'apprentissage et de réaffirmer leur pleine dimension dans cet environnement transformé.

À travers des campagnes auprès du grand public, mais aussi par des actions adaptées aux jeunes enfants, avec une communication accessible et déclinée selon les besoins des personnes en situation de handicap, Paris veut pouvoir rappeler les règles qui s'appliquent aux différents moyens de déplacement pour que chacune et chacun puisse se responsabiliser en les respectant, remettant ainsi le piéton au cœur de la ville.

Afin de permettre cette appropriation et garantir la sécurité de tous les usagers, Paris s'engage à adapter la voirie par un aménagement de l'espace public prenant pleinement en compte les nouveaux dispositifs prévus par le code de la route et les usages en plein développement. Zones de rencontres, aires piétonnes... le code de la route a ouvert des moyens d'ancrer concrètement dans l'espace la priorité des piétons, avec des règles spécifiques dans ces lieux. La Ville s'est emparée de ces opportunités pour apaiser les quartiers, par exemple en tranquillisant les abords des établissements scolaires avec les Rues aux écoles ou par le développement de zones « Paris Respire ». Expliciter les usages de ces espaces permettra de les appréhender en toute sécurité.

Dans cet objectif, la police municipale parisienne s'attellera à prévenir et, le cas échéant, sanctionner les comportements dangereux pour permettre la sécurité de chacun et chacune dans un espace public apaisé, protecteur des plus fragiles. L'éventail des modalités d'intervention de la police municipale sera mobilisé dans l'accompagnement de cette modification des comportements : opérations de prévention, dispositifs d'alternatives à la sanction par la sensibilisation, verbalisation des infractions, accompagnement des victimes.





En déployant ses actions selon ces trois grands axes, sensibilisation, aménagement, sanction, le Code de la rue permet d'affirmer de grands principes et de les incarner dans des actions concrètes. Ces principes mettent en avant la priorité des piétons tant par la sanctuarisation des trottoirs comme espace de déplacement dédié aux piétons que par la sécurisation des piétons sur la chaussée, avec une attention particulière aux personnes vulnérables. Cela implique de mettre fin aux nuisances et accidents commis par les véhicules motorisés tout en accompagnant et en encadrant mieux les vélos et les nouvelles mobilités. Cela passe par la montée en puissance de la police municipale parisienne et une mobilisation générale, en particulier par la territorialisation du Code de la rue. Chaque Maire d'arrondissement est ainsi acteur de la déclinaison et de l'animation locale autour de cet outil destiné à pacifier l'espace public.

Enfin, ville dense et active, Paris est précurseuse des transformations des mobilités et rencontre en premier les difficultés qui y sont liées. Accompagner les évolutions pour plus de sécurité et de bien-être dans l'espace public est un enjeu majeur du Code de la rue. Pour y parvenir, la collectivité s'inscrit dans une démarche de concertation avec les services de l'État, et particulièrement avec la Préfecture de Police, par un rôle d'alerte et de valorisation de son expérience, comme de propositions et d'expérimentations.





LES 12 RÈGLES ESSENTIELLES DU CODE DE LA RUE

1. TOUJOURS RESPECTER LA PRIORITÉ DES PIÉTONS
2. NE PAS ROULER SUR LES TROTTOIRS EN DEUX-ROUES MOTORISÉS, EN TROTINETTE OU À VÉLO
3. NE PAS EMPIÉTER SUR LES COULOIRS DE BUS ET LES PISTES CYCLABLES
4. NE PAS DÉPASSER LA VITESSE AUTORISÉE ET RESPECTER LES FEUX ET LA SIGNALISATION
5. ATTENDRE AVANT DE S'ENGAGER DANS UN CARREFOUR ENCOMBRÉ
6. STATIONNER SON VÉHICULE UNIQUEMENT SUR LES PLACES AUTORISÉES
7. NE PAS PRENDRE SON VÉHICULE EN CAS D'ÉBRIÉTÉ
8. REGARDER AVANT D'OUVRIER SA PORTIÈRE EN L'OUVRANT DE LA MAIN DROITE
9. NE KLAXONNER QU'EN CAS DE DANGER IMMÉDIAT
10. ÊTRE VIGILANT ET PORTER ATTENTION AUX PERSONNES LES PLUS VULNÉRABLES
11. TRAVERSER DANS LES PASSAGES PIÉTONS
12. REGARDER DES DEUX CÔTÉS AVANT DE TRAVERSER LA RUE

Sommaire

- 1** **LES PIÉTONS, PRIORITÉ NUMÉRO 1 !..... 9**

- 2** **PROTÉGER LES PERSONNES VULNÉRABLES OU AYANT DES
BESOINS SPÉCIFIQUES 15**

- 3** **RÉDUIRE DRASTIQUEMENT LES DANGERS AU VOLANT 19**

- 4** **MIEUX ENCADRER LES VÉLOS ET LES NOUVELLES
MOBILITÉS 22**

- 5** **PRÉVENIR, DISSUADER ET SANCTIONNER AVEC LA POLICE
MUNICIPALE..... 25**

- 6** **MOBILISATION GÉNÉRALE, TOUS CONCERNÉS !..... 28**

1

LES PIÉTONS, PRIORITÉ NUMÉRO 1 !

SANCTUARISER LE TROTTOIR

Le Code de la rue se fonde sur le principe essentiel de la priorité du piéton sur son espace dédié qu'est le trottoir. L'enjeu est de permettre à chacune et chacun de pouvoir circuler à pied, avec une poussette ou en fauteuil roulant sur le trottoir sans être dévié dans ses trajectoires par des occupations non autorisées ou d'être contraint par la circulation illicite d'engins. La marche est le premier mode de mobilité à Paris, représentant 66% des déplacements dans la ville.

66%

des déplacements
dans la Ville se
font en marchant

Pourtant, les trottoirs ne cessent d'être encombrés du fait de comportements d'usagers d'autres mobilités ou d'occupations anarchiques.

C'est pourquoi, la Ville s'engage dans un objectif de tolérance zéro vis-à-vis de l'empiètement sur les trottoirs : respect du code de la route, respect du règlement municipal de collecte des déchets ménagers, respect du règlement municipal des terrasses et étalages...

La police municipale a pour priorité de sanctionner les infractions et redonner un cadre à cet espace.

La verbalisation est un mode de réponse mais dans l'esprit pédagogique du Code de la rue, des actions de sensibilisation seront aussi menées auprès des professionnels de la collecte des déchets pour leur permettre d'acquérir de bons réflexes.



Stationnement interdit dans une piste cyclable et dépôt sauvage encombrant le trottoir - Crédit DVD

Les agents de la Ville sont déjà sensibilisés au respect des cheminements piétons. Demain les gardiens, personnels de sociétés de nettoyage et de collecte des déchets professionnels devront eux aussi mieux intégrer dans leur pratique des réflexes permettant de concilier leur travail et le respect des piétons.

Désencombrer est également un enjeu d'aménagement. Paris entend poursuivre et intensifier son engagement à retirer le mobilier urbain et la signalétique obsolètes.

Pour mener à bien ces objectifs, la Ville porte des demandes auprès du Gouvernement visant à autoriser les municipalités à procéder à l'enlèvement des véhicules non immatriculés (engins de déplacements personnels (EDP) et vélos) gênant la circulation des piétons sur les trottoirs. Une évolution du code de la route et autres textes permettant aux services de procéder à des enlèvements de véhicules en stationnement gênant est nécessaire pour permettre ces opérations. La Ville plaide également pour pouvoir placer les panneaux de signalisation sur la chaussée.



Stationnement interdit - crédit DVD

Mais au-delà de l'espace déjà dévolu aux piétons, la Ville s'attache à l'agrandir. En cela, le code de la route offre de nouvelles possibilités : aires piétonnes, zones de rencontre... la Ville s'est emparée de ces dispositifs amenant à redonner au piéton une place centrale. Son programme de Rues aux écoles en est un exemple prégnant, où se concilie la tranquillisation des espaces et la sécurisation des enfants.

Souvent, les règles d'usage de ces lieux ne sont pas ou mal connues. Le déploiement de la communication lors des travaux d'aménagement et bien sûr après leur ouverture va les rappeler.



Rue Tandou - Crédit DVD

Plusieurs dispositions majeures vont être mises en avant. Ainsi dans une zone de rencontre, tout piéton peut traverser la chaussée lorsqu'il le souhaite, celle-ci n'étant pas un espace réservé avec des passages piétons obligatoires. La vitesse autorisée, de 20 km/h, permet aux véhicules roulants de laisser cette priorité en toute sécurité.



Rue des Lyonnais - Crédit DVD

Dans les aires piétonnes, l'allure au pas des mobilités douces est obligatoire. Si la sensibilisation à ces impératifs ne porte pas ses fruits, une action de verbalisation sera menée pour contribuer à un véritable apaisement de ces aires pour les piétons.

Plus encore, la Ville mène une politique d'élargissement des trottoirs en repensant la place des usages et le partage de l'espace. Cette politique s'incarne dans des programmes mis en œuvre depuis plusieurs années et que la Ville compte développer. Embellir Votre Quartier est à ce titre emblématique de cette volonté.

Depuis le début de la mandature, 131 opérations de piétonisation, d'élargissements de trottoir, de créations de zones piétonnes ont permis de « redonner » aux piétons une surface de 116 371 m².

Plus spécifiquement 57 opérations Embellir Votre Quartier ont redonné 42 358 m².

Les seuls élargissements de trottoirs ont permis par 154 opérations de redonner aux piétons une surface de 92 939 m², plus particulièrement 36 284 m² dans le cadre de 84 opérations Embellir Votre Quartier.

Au total, 300 opérations redonneront aux piétons une surface totale de 220 000 m² entre 2020 et 2026.



Marquage spécifique parisien dénommé "portée 3 lignes" d'accès et de sortie dans une aire piétonne - Crédit Paris.fr

LA PROTECTION DU PIÉTON SUR LA CHAUSSÉE

L'enjeu important avec le déploiement des mobilités douces est de rappeler le cadre de la priorité du piéton.

Le code de la route a permis l'installation d'un dispositif dérogatoire au franchissement du feu rouge pour les vélos par le panneau M12 de cédez-le-passage cycliste.

Ce cadre réglementaire n'est pas respecté : la priorité piétons est trop souvent oubliée. Par la communication et la sensibilisation auprès des cyclistes, la Ville veut changer les comportements et redonner du sens à cette possibilité spécifique.

La police municipale sera également particulièrement attentive à ces infractions pour les verbaliser.



Panneau M12 - Crédit DVD

La création de pistes cyclables bidirectionnelles et leur cohabitation avec le réseau de bus ont amené à la création d'aménagements dédiés pour permettre l'accès des usagers aux arrêts. Cette priorité des piétons pour la traversée des pistes cyclables est essentielle pour faciliter l'utilisation de ce transport en commun.

À Paris, les $\frac{3}{4}$ des usagers des bus n'utilisent que ce mode de déplacement et 27% des trajets domicile-travail sont effectués par ce moyen.



Une politique large de marquage « priorité piétons » va être engagée pour rappeler ce principe aux cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel, et dans les futurs aménagements cyclables, les arrêts seront déplacés pour ne plus avoir à traverser la piste cyclable à l'arrivée du bus.



Arrêt de bus - Crédit Paris.fr

Dans cette volonté de sécuriser la traversée, les services de la Ville procéderont dans les mois à venir à des expérimentations : peintures au sol de couleurs, éclairage coloré au niveau des passages piétons ; feux avec décompte de temps pour informer du temps restant aux piétons pour traverser...



Expérimentation passage piéton 3D - Crédit Paris.fr

Cette question de la visibilité au niveau des passages protégés a pleinement trouvé sa traduction dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) dont l'article 52 dispose que pour « *une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.* »

Non seulement la Ville s'engage à appliquer cette obligation d'ici la fin du mandat, mais elle souhaite aller plus loin en mettant en œuvre cette suppression du stationnement motorisé même dans le sens inverse aux véhicules dans les doubles sens cyclables. L'enjeu de cohabitation des voitures, des piétons et des cyclistes est ainsi pleinement pris en compte

dans cette amélioration de leur co-visibilité.

Plus encore, Paris a déjà acté sa volonté de suppression de places de stationnement en surface. Afin de poursuivre ce rééquilibrage de répartition de la voirie, par le Code de la rue, la Ville pose une doctrine de suppression de toutes les places de stationnements en épi, ainsi que le stationnement sur les contre-allées où les véhicules motorisés circulent et stationnent sur des espaces pris sur les trottoirs ; comme sur le boulevard Beaumarchais, le boulevard Saint-Marcel, ou encore avenue du Président Wilson.



Avenue Daumesnil - Crédit DVD

À travers ce Code de la rue, il s'agit aussi de rappeler que les piétons doivent rester vigilants en toutes circonstances et ne pas être totalement coupés de leur environnement lorsqu'ils sont dans les rues. Une attention particulière est apportée, par exemple, à l'usage de téléphones portables, d'oreillettes ou de casques audio lors des traversées de chaussée.

LES PIÉTONS, PRIORITÉ NUMÉRO 1 !

SANCTUARISER LES TROTTOIRS

- Appliquer la tolérance zéro pour les infractions sur les trottoirs (stationnement, circulation, terrasses non autorisées...)
- Poursuivre la politique d'élargissement des trottoirs
- Transformer les contre allées en promenades et supprimer du stationnement
- Communiquer de manière simple et pédagogique sur les nouveaux outils du code de la route (aires piétonnes, zones de rencontre, vélorues...)
- Sanctionner en cas de non-respect de l'allure au pas dans les aires piétonnes
- Sensibiliser les professionnels des déchets à ne pas encombrer les trottoirs
- Poursuivre le travail de désencombrement avec dépose de mobiliers

FACILITER LA MARCHÉ ET LES TRAVERSÉES

- Supprimer 100% du stationnement dans une bande de 5 mètres autour des passages piétons pour plus de visibilité
- Multiplier les marquages au sol « priorité piétons » et les passages piétons traversant
- Expérimenter les feux avec décompte temps pour traverser
- Expérimenter les dispositifs colorés (peinture au sol, éclairage...)
- Supprimer 100% du stationnement en épi

2

PROTÉGER LES PERSONNES VULNÉRABLES OU AYANT DES BESOINS SPÉCIFIQUES

LES ENFANTS

Parmi les piétons, certains sont particulièrement vulnérables. Le Code de la rue attire l'attention des autres usagers sur la vigilance particulière qu'ils doivent avoir vis-à-vis d'eux.



Espace piéton végétalisé, trottoir large et végétalisé - Crédit Paris.fr

Un premier objectif est de redonner leur place aux enfants et aux familles avec enfants en très bas âge ou poussettes dans l'espace public. Par les Rues aux écoles (RAE), la Ville a piétonnisé des rues, de façon pérenne ou aux heures d'entrée et sortie des écoles, devant les établissements scolaires pour sécuriser les plus jeunes. Plus de **200 abords d'établissements scolaires ont déjà été fermés à la circulation**. 40 Rues aux écoles sont aménagées à ce jour, avec l'objectif de 100 rues aménagées dans la mandature.

Plus encore, avec les Rues aux écoles, Paris veut redonner des espaces sécurisés où les plus jeunes peuvent profiter pleinement de l'espace public.

La Direction de la police municipale et de la prévention participe activement à cette mission de protection des plus jeunes, en déployant, aux abords des établissements scolaires, des surveillants « points-écoles » chargés de sécuriser la traversée sur les axes les plus accidentogènes.

Sécuriser les plus jeunes, c'est aussi leur donner les moyens de mieux comprendre et d'appréhender l'espace public. La Ville a choisi de s'investir dans le programme national Savoir Rouler À Vélo en le déployant à sa main sur des temps périscolaires et extrascolaires.



Savoir Rouler à Vélo - Crédit sport.gouv.fr

Dès 2023/2024, 340 écoles sur 355 participeront au programme via des écoles ressources et des ateliers pédagogiques, pour **un objectif rapide de déploiement du savoir rouler dans 100% des écoles.**

En accord avec l'Académie de Paris, la Ville crée également un Passeport vélo reprenant le contenu pédagogique du Savoir Rouler À Vélo enrichi d'informations sur les opportunités et actions municipales en faveur du vélo et comportant bien sûr une partie relative au Code de la rue.

De façon plus générale, la Ville poursuit son engagement dans les actions portées dans le cadre partenarial du Projet éducatif de territoire (PEDT) signé en 2021 entre la Ville, l'Éducation nationale, la Caisse d'allocations familiales et la Préfecture : développer les mobilités douces ; former à la prévention de la sécurité routière ; organiser des randonnées urbaines.

Sur un plan pratique, ces initiatives font écho à la réactualisation du catalogue d'intervention en milieu scolaire co-porté par la Préfecture de Police et la Direction de la police municipale et de la prévention afin de renforcer la sensibilisation des plus jeunes aux enjeux de sécurité routière, notamment par le « permis piéton ».

LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La diffusion du Code de la rue nécessite évidemment une communication adaptée selon chaque support écrit ou visuel : langage simple, gros caractères, braille, epub, langue des signes française, audiodescription,

sous-titrage... Le Code de la rue s'adresse à toutes et tous dans son contenu comme dans sa forme.

Pour s'adapter plus encore, une action en faveur des personnes avec un handicap mental ou cognitif va être menée par la Direction des solidarités. En travaillant avec un panel d'acteurs associatifs et institutionnels, la Ville va ainsi s'attacher à recueillir leurs besoins et définir avec les services de voirie les meilleures réponses à y apporter.

En termes d'aménagement, la Ville s'engage à multiplier les feux sonores en veillant à leur implantation sur tous les sites et en s'assurant de leur entretien. Pour leur permettre de bénéficier de ces équipements, la Ville va améliorer son système de distribution gratuite à tous les déficients visuels d'une télécommande permettant le déclenchement sans contact des feux sonores. Dans le sens d'une sécurisation des personnes en situation de handicap, la Ville s'engage dans une réflexion pour établir une doctrine d'amélioration de la signalétique autour des chantiers perturbant les repères habituels et les cheminements sécurisés privilégiés.

De son expérience et de son engagement pour la mobilité des personnes en situation de handicap, la Ville tire plusieurs plaidoyers auprès du Gouvernement. Le cheminement pour le guidage des personnes malvoyantes et non voyantes est une obligation réglementaire. Mais le tapis traversant sur les passages piétons expérimenté par la Ville comme chemin de guidage, fruit d'un travail en concertation avec les services de l'État, n'a pas de cadre juridique. La Ville plaide pour une

régularisation juridique de ce dispositif. La Ville porte également auprès des autorités de l'État une évolution du cadre normatif afin de donner la possibilité aux personnes en fauteuil roulant motorisé d'emprunter les pistes cyclables.

Dans les zones de rencontre et les aires piétonnes, le piéton peut traverser la chaussée où il veut. Mais l'absence de marquage au sol peut entraîner des difficultés de repérage pour des personnes malvoyantes et pour le chien guide de personnes non voyantes. La Ville souhaite que des marquages de traversée suggérés, donc non obligatoires, actuellement non réglementaires, soient autorisés. De plus, une ville inclusive doit faciliter les déplacements motorisés des personnes en situation de handicap. Paris veut notamment leur donner pleinement accès aux secteurs en aires piétonnes et plaide pour une modification du code de la route ouvrant la possibilité d'y implanter des places de stationnement Grand invalide civil - Grand invalide de guerre (GIC-GIG).

À son échelle, la Ville s'engage dans une simplification de la plateforme Handi'Stat permettant le référencement d'un véhicule régulièrement utilisé par une personne titulaire d'une carte mobilité inclusion - stationnement (CMI-S) ainsi que du véhicule d'un aidant. Elle élargit également le nombre des ayants droit qui peuvent en bénéficier.

Les déplacements ne doivent pas seulement se penser par le prisme des déplacements du quotidien. C'est pourquoi la Ville engage un partenariat avec la Fédération Française de

Randonnée (FFR) dans l'objectif de créer des randonnées accessibles selon les différents handicaps.

LES SÉNIORS



Femme dans un bus - Crédit Paris.fr

Le schéma Séniors à Paris 2022-2026 a déjà posé des actions afin d'aider les séniors à mieux appréhender l'espace public. Des mesures concrètes impliquant plusieurs directions de la Ville y sont contenues : associer les séniors aux aménagements de l'espace public, communiquer sur les cheminements à privilégier par les séniors, faciliter l'accès des séniors aux transports en commun...

Dans cette perspective, le Code de la rue s'inscrit dans le travail mené avec Paris en Compagnie. S'y ajoute un travail de la Direction de la voirie et des déplacements pour allonger les temps de traversée quand cela est nécessaire pour les personnes âgées.

PROTÉGER LES PERSONNES VULNÉRABLES OU AYANT DES BESOINS SPÉCIFIQUES

- Multiplier les feux sonores et chemins de guidage pour déficients visuels et assurer la bonne distribution des commandes sonores
- Accélérer le déploiement des Rues aux enfants
- Multiplier les ateliers savoir-rouler pour les scolaires avec la création d'un Passeport vélo et des stages de mise ou remise en selle
- Créer des randonnées accessibles en lien avec la Fédération Française de Randonnée (FFR)
- Rendre les documents officiels plus accessibles (gros caractères, langage simple, etc.)
- Intégrer le besoin des personnes avec des handicaps cognitif et mental dans les projets d'aménagement
- Allonger les temps de traversée quand nécessaire pour les personnes âgées
- Simplifier la plateforme Handi'Stat
- Améliorer la signalétique autour des chantiers
- Favoriser l'utilisation des pistes cyclables pour les personnes en fauteuils roulants électriques

3

RÉDUIRE DRASTIQUEMENT LES DANGERS AU VOLANT

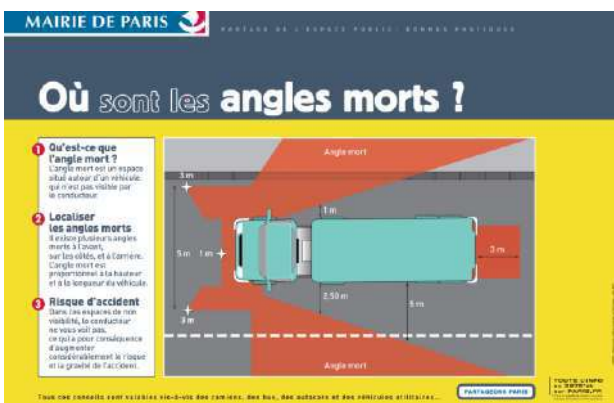
Si les piétons sont les premiers exposés aux risques d'accident, ce sont avant tout les usagers en véhicule motorisé - poids-lourds, véhicules utilitaires et légers, voitures, motos et scooters... - qui sont en cause dans la responsabilité des accidents mortels et graves. La taille et le poids des véhicules sont des facteurs aggravants des accidents. Si les poids-lourds participent pleinement à la vie urbaine au quotidien (transports en commun, collecte des déchets, nettoyage de la voirie, approvisionnement des commerces de proximité...), un enjeu majeur est la sécurisation des angles morts, cause d'accidents dont sont notamment victimes les cyclistes et les conducteurs de deux-roues motorisés.

La Ville plaide pour une réglementation française plus contraignante et accélérée à l'image de l'objectif qu'elle s'est elle-même donnée d'équipement des bennes de collecte des déchets ménagers.

En effet, la Ville a devancé ces obligations en s'engageant dans l'équipement de l'ensemble des poids-lourds de la Direction de la propreté et de l'eau de dispositifs de sécurisation au-delà de l'obligation légale imposée pour les nouvelles bennes.

Dès l'été 2023, la moitié du parc devrait être équipée pour un objectif de 100% avant 2026.

Contre le danger des véhicules les plus encombrants et lourds, mais également dans un enjeu de lutte contre la pollution, la Ville s'engage dans une politique de surtaxe des SUV par l'introduction d'une tarification progressive du stationnement en fonction de la motorisation, de la taille et du poids des voitures.



Document d'information - Paris.fr

La réglementation actuelle imposant des dispositifs sécurisés de détection de présence dans les angles morts ne concerne que les modèles neufs et son calendrier est encadré par une directive de l'Union européenne se déployant sur plusieurs années.



Circulation dans Paris - Crédit DVD

La Ville de Paris interdit également la circulation des poids-lourds dont la longueur est supérieure à 16,5 mètres et ne permet la circulation des poids-lourds entre 12 et 16,5 mètres qu'entre 22 heures et 7 heures.

Le Code de la rue porte aussi l'importance d'un apaisement par la lutte contre les nuisances sonores (klaxon, abus de l'utilisation de sirènes...) Ainsi, la sensibilisation des policiers municipaux à la sanction de l'usage abusif d'avertisseurs sonores sera renforcée. Pour aller plus loin, la Ville souhaite aller vers l'exclusion des grosses cylindrées de deux-roues motorisés (2RM, c'est-à-dire scooters et motos). Outre son action de contrôle des niveaux sonores des pots d'échappement des 2RM portée par la police municipale, la Ville souhaite un encadrement renforcé des 2RM de grosses cylindrées. Elle plaide pour une réglementation fixant le niveau de décibels autorisés bien en deçà de ce qui est parfois permis aujourd'hui (jusqu'à 105 décibels selon les modèles).

L'action contre les nuisances et accidents dus aux véhicules motorisés comporte un volet communication avec une campagne et un renforcement de la signalisation sur le respect des 30 km/h, notamment autour des gares, d'où arrivent des touristes louant des véhicules sans être au fait de cette disposition à Paris, et sur les grands axes. Une amélioration du marquage dans les couloirs de bus s'inscrit dans le même esprit de respect des aménagements et des règles de circulation. Et des opérations de sécurité routière dans l'espace public avec les associations

spécialisées seront organisées ou facilitées au niveau central comme à l'échelon local.



Police municipale à vélo - Crédit Paris.fr

Pour agir encore plus concrètement, la Ville porte un plaidoyer pour que le programme de formation au permis de conduire comporte une sensibilisation des élèves à se mettre à la place d'un piéton, notamment à la place une personne vulnérable. La Ville est prête à expérimenter ce module avec des auto-écoles volontaires à Paris. La Ville travaillera également avec les représentants des transports collectifs pour assurer un meilleur respect du code de la route (respect de la vitesse, des sas vélo, cohabitation avec les nouvelles mobilités) et pour lutter contre toutes les formes de discriminations et les comportements sexistes et/ou LGBTphobes.

Enfin, la Ville souhaiterait que la méthode d'ouverture de portière dite à la hollandaise soit enseignée dans les auto-écoles comme aux Pays-Bas. Sécurisante pour les cyclistes et les 2RM notamment, cette méthode va faire l'objet d'une communication incitative de Paris, devenue une ville cyclable.

RÉDUIRE DRASTIQUEMENT LES DANGERS AU VOLANT

- Exiger que les véhicules lourds s'équipent de détecteurs de lutte contre les angles morts
- Aller vers l'exclusion des motorisations les plus bruyantes (deux-roues et quatre-roues) et renforcer les contrôles avec sonomètres de la police municipale
- Inciter à la possession de véhicules légers en surtaxant les SUV
- Lancer une campagne de communication sur le respect des 30 km/h
- Mener des opérations de sécurité routière dans l'espace public avec les associations
- Faire connaître l'ouverture des portières à la hollandaise (main opposée à la portière)
- Engager un partenariat avec les auto écoles pour sensibiliser à la vulnérabilité des piétons
- Engager un partenariat avec les taxis et VTC pour un meilleur respect du code de la route
- Sensibiliser les professionnels des transports collectifs pour lutter contre toutes les formes de discriminations et les comportements sexistes et/ou LGBTphobes
- Améliorer le marquage dans les couloirs bus
- Lutter contre les usages abusifs des klaxons et des sirènes
- Lutter contre le stationnement sauvage

4

MIEUX ENCADRER LES VÉLOS ET LES NOUVELLES MOBILITÉS

Pour ou contre les trottinettes en libre-service à Paris ?

La Ville de Paris sollicite l'avis des Parisiennes et des Parisiens sur l'avenir des trottinettes en libre-service le 2 avril.



Crédit Paris.fr

L'essor du vélo accompagné du développement massif des nouvelles mobilités permet aujourd'hui de tirer des leçons.

C'est pourquoi la Ville a sollicité les Parisiennes et Parisiens dans une votation où il leur était donné de pouvoir choisir entre l'interdiction des trottinettes en libre-service et leur encadrement renforcé. Le résultat a été net et dès le 1^{er} septembre 2023, les trottinettes en libre-service ne seront plus autorisées dans l'espace public parisien.

Les zones de stationnement qui leur étaient destinées vont être transformées pour augmenter le nombre de places dédiées aux vélos, avec une partie des espaces équipés d'arceaux et une partie dévolue à des emplacements pour vélos cargos.



Stationnement trottinettes rue Huyghens - Crédit DVD

Le service Vélib' et les autres systèmes de vélos en libre-service continueront à fonctionner. Pour diffuser largement le Code de la rue, un rappel des règles essentielles sera envoyé à la prise d'un abonnement, ou son renouvellement, comme à la prise du vélo.

Un autre enseignement est la difficulté des piétons à s'habituer aux pistes cyclables aménagées sur ou à hauteur de trottoir, qui, de ce fait, participent à un sentiment d'insécurité.

Aucune nouvelle piste cyclable ne sera donc plus aménagée sur trottoir.

En revanche, le développement des vélorues sera poursuivi, avec un accompagnement pédagogique sur leurs règles d'utilisation.



Vélorue rue Saint-Florentin - Crédit DVD

Dans la même perspective, le Code de la rue accompagne une accélération de la réalisation du plan vélo, avec une généralisation des doubles sens cyclables et l'installation des cédez-le-passage cyclistes (panneau M12 permettant le franchissement d'un feu rouge sous réserve du respect de la priorité des piétons) où cela est compatible avec le flux piéton et où la circulation n'est que faiblement conflictuelle avec des conditions de visibilité optimales.



Panneau M12 - Crédit Paris.fr

La cohabitation des usagers, notamment entre véhicules motorisés et utilisateurs de mobilités douces, peut être particulièrement stressante. La Ville plaide pour la création d'un module de formation spécifique, avec éventuellement un label, renforçant la formation pratique des chauffeurs de transports collectifs pour mieux préparer à la circulation dans un environnement urbain dense comme Paris.

Afin de promouvoir un usage égalitaire de l'espace public et notamment des pistes cyclables, la Ville accompagnera les associations qui proposent des stages de mise ou de remise en selle ainsi que des cours d'autoréparation, en particulier, à destination des femmes.

Enfin, pour œuvrer à la sécurisation des conducteurs d'engins les plus légers et exposés à des risques de chutes en raison d'irrégularité de la voirie, la Ville s'engage à travailler à la sanction des sociétés de chantier qui y laissent des trous après leurs travaux.

Pour les conducteurs eux-mêmes, la préconisation du port du casque au-delà de 12 ans (âge réglementaire au-delà duquel il n'est plus obligatoire) et d'éléments lumineux ou réfléchissants est portée dans la communication du Code de la rue.

MIEUX ENCADRER LES VÉLOS ET LES NOUVELLES MOBILITÉS

- Plus aucune piste cyclable sur les trottoirs
- Suppression des trottinettes en libre-service et transformation des places de stationnement dédiées en places vélos pour toutes et tous (dont une partie pour vélo cargos)
- Poursuivre le développement des vélorues et la pédagogie liée
- Déployer le M12 quand cela est pertinent
- Rappeler les règles au moment de la prise de Vélib' ou véhicules en libre-service
- Renforcer la formation des VTC et taxis face au développement des nouvelles mobilités
- Accélérer la réalisation du plan vélo et généraliser les doubles sens cyclables
- Préconiser le port du casque et d'équipements lumineux ou réfléchissants
- Sanctionner les sociétés de chantier qui laissent des trous dans la chaussée

5

PRÉVENIR, DISSUADER ET SANCTIONNER AVEC LA POLICE MUNICIPALE

Si la pédagogie et la sensibilisation sont privilégiées pour permettre une prise de conscience et, de ce fait, un changement de comportement, le contrôle et la sanction sont des outils que la Ville mettra en œuvre pour porter les enjeux essentiels du Code de la rue.



Parneau MUI avenue de la République - Crédit DVD

L'action de la police municipale va se renforcer par des contrôles vers tous les usagers. Des opérations « coups de poing » ciblées sur une thématique :

- Actions particulières pour la rentrée scolaire afin de sécuriser les enfants, en rappelant les règles de circulation et de stationnement et en verbalisant de manière systématique les infractions mettant en danger les enfants
- Journées de mobilisation, organisées de manière régulière, en sollicitant l'ensemble des agents de la Direction de la police municipale et de la prévention, autant policiers

municipaux et autres agents verbalisateurs que médiateurs, afin d'agir massivement sur l'ensemble des infractions commises sur un principe du Code de la rue (sanctuarisation des trottoirs, sécurisation de la priorité piétonne, lutte contre le harcèlement de rue...)

- Présence systématique de la police municipale lors de l'ouverture aux usagers d'un nouvel aménagement afin de permettre son appropriation par l'ensemble des usagers et son bon usage en toute sécurité
- Missions ciblées sur le respect des règles de livraison par les professionnels, afin de lutter contre le stationnement gênant sur zones de livraison ou bien encore l'emprunt et le stationnement sur les voies de bus ou des pistes cyclables, pour une bonne cohabitation de leur activité avec les autres usagers de l'espace public



Agente de la Police Municipale - Crédit Paris.fr

Parallèlement, la Ville fait le choix de :

- Renforcer les moyens de sa police municipale selon les priorités de sécurisation, de réduction de l'accidentologie et de respect du partage de l'espace public dans l'esprit du Code de la rue
- Doubler les capacités de son unité de vidéo verbalisation
- Équiper de cinémomètres (« jumelles radars ») et de sonomètres les agents pour lutter contre la vitesse excessive et le bruit routier
- Acquérir des équipements de signalisation et des supports de communication (comme des écrans d'information, systèmes de haut-parleur, panneaux lumineux) afin d'informer des évolutions dans l'espace public (par exemple : changement du plan de circulation)

Afin d'amplifier le cadre d'action de sa police municipale, la Ville porte également auprès des autorités de l'État, plusieurs demandes :

- Déployer des radars urbains de nouvelle génération pour réprimer les excès de vitesse et les franchissements de feux
- Expérimenter l'utilisation de croisillons au sol ainsi que des panneaux signalétiques pour intensifier la vidéo-verbalisation sur les carrefours encombrés

Enfin, afin d'élargir l'éventail de ses moyens d'action vis-à-vis des infractions, la Ville soutient la mise en place de dispositifs d'alternatives à la sanction, en concertation avec la police nationale, le Parquet et les acteurs de la prévention. Elle plaide pour la création d'un panel de mesures de responsabilisation.

En particulier, la Ville souhaite pouvoir travailler avec l'agence parisienne du TIG (travail d'intérêt général) et de la prévention de la récidive et multiplier les opérations de la police municipale avec les associations de prévention routière, en particulier de cyclistes, où les contrevenants ont le choix entre une session de sensibilisation immédiate sur la sécurité routière et le Code de la rue réalisée par l'association ou la verbalisation.

PRÉVENIR, DISSUADER ET SANCTIONNER AVEC LA POLICE MUNICIPALE

- Renforcer les contrôles tous usagers et les actions en faveur de l'apaisement de l'espace public
- Mettre en place d'actions « coups de poing », d'opérations thématiques et dédiées autour de « journées police municipale mobilisée », par exemple devant les écoles à l'occasion de la rentrée scolaire...
- Doubler l'unité de vidéo verbalisation
- Plaider auprès du Gouvernement et de la Préfecture de police pour le déploiement de radars urbains de nouvelle génération à Paris
- Expérimenter, avec le soutien de l'État, l'utilisation de croisillons au sol ainsi que de panneaux signalétiques pour renforcer la vidéo-verbalisation des carrefours encombrés.
- Pour chaque nouvel aménagement stratégique, déployer un accompagnement terrain dans la durée (policiers municipaux, dispositifs lumineux temporaires...)
- Développer les alternatives à la sanction
- Obtenir du Gouvernement l'augmentation du montant des amendes en cas d'infraction
- Mieux réguler les livraisons professionnelles
- Lutter contre le harcèlement de rue

6

MOBILISATION GÉNÉRALE, TOUS CONCERNÉS !

Le vote en Conseil de Paris du Code de la rue est un aboutissement, fruit de contributions de Parisiennes et Parisiens, de représentants associatifs et de professionnels, de l'Assemblée citoyenne ainsi que de l'engagement des services. Mais c'est avant tout une impulsion vers une ville plus apaisée. Afin d'y arriver, sa mise en œuvre comprend un important volet de communication pour faire connaître et rappeler les règles essentielles pour un meilleur partage de l'espace public. Mais si le Code de la rue s'adresse à l'ensemble des usagers de l'espace public parisien, il a vocation à permettre aux mairies d'arrondissement de l'appliquer concrètement selon les besoins de tranquillisation et de sécurisation des riverains, au bénéfice de toutes et tous.

DIFFUSER LE CODE DE LA RUE

À l'échelle municipale, le plan de communication met en avant les principes retenus comme majeurs pour l'apaisement de l'espace public autour d'une campagne percutante.

La difficile cohabitation des modes de déplacements et les conflits d'usage générant une insécurité objective et un sentiment diffus d'insécurité conduisent à un constat partagé :

la nécessité de redonner un cadre général de bon usage de l'espace public. Le Code de la rue incarne cette volonté en visant à replacer les règles les plus essentielles au centre de l'attention.



Journée Police mobilisée - Crédit DVD

Respect du feu tricolore, le modèle standard comme le modèle spécifique vélo, condition de franchissement avec un cédez-le-passage cycliste, limitation de vitesse, respect de la priorité piétons, usage du passage protégé... S'articulant autour d'un élément du code de la route, illustré par la signalisation ou l'équipement concerné, soulignant que leur non-respect est une infraction passible d'une amende, redonnant en quelques mots la consigne d'usage, les affiches du Code de la rue rappellent des règles simples dont le bon usage collectif permettrait d'améliorer notablement la sécurité dans l'espace public.

À partir de cette campagne, le Code de la rue investit l'ensemble des canaux de communication pour toucher le plus grand nombre.

La Ville a souhaité en particulier mettre l'accent sur la sensibilisation via les réseaux sociaux en s'adressant de manière spécifique à chacun des publics très différents de ces plateformes. Que l'on n'ait pas de permis de conduire, que l'on se pense particulièrement agile et apte à se jouer des obligations, que l'on croit connaître, que l'on ne veuille pas savoir..., en prenant des risques, on met en danger soi et les autres. Ce message de prévention peut prendre les formes pédagogiques décalées, chocs, démonstratives... sur une palette de formats que la Ville souhaite explorer pour le transmettre largement.



Marche exploratoire sur le genre dans l'espace public - Crédit Paris.fr

Prendre conscience des dangers est important, mais parfois c'est l'incompréhension face à la transformation de la ville qui suscite de l'inquiétude. Le code de la route a accompagné l'évolution des usages en créant de nouveaux dispositifs plus favorables aux mobilités douces : zones de rencontres, aires piétonnes... les règles changent et les piétons, notamment les plus vulnérables, peuvent s'y sentir perdus alors même que la perspective est de leur redonner

de la place dans l'espace public. La Ville s'engage à expliciter les usages des nouveaux aménagements selon les diverses mobilités afin d'accompagner leur déploiement.

Dans une démarche d'apaisement et de partage de l'espace public à long terme, le Code de la rue a vocation à promouvoir au fil du temps les messages les plus pertinents d'apaisement de l'espace public en s'adaptant aux évolutions comme aux difficultés qu'elles pourraient générer.

DÉCLINER LE CODE DE LA RUE

Le Code de la rue est à présent la référence dans la feuille de route de la police municipale parisienne. Police de proximité, elle déploie son action dans la sensibilisation, la prévention et la verbalisation.

À l'échelle parisienne, la police municipale se mobilise au quotidien pour assurer ses missions relatives à la tranquillité, la sécurité, la salubrité en luttant contre les incivilités dégradant l'espace public et contre les infractions routières. Pour faire prendre conscience des enjeux forts que porte le Code de la rue, Paris a choisi d'organiser des journées dédiées à une thématique, coordonnées dans l'ensemble du territoire sur des sites particulièrement problématiques de façon régulière : protection des voies réservées, accessibilité des trottoirs... Cette manière de marteler les messages pour marquer les esprits s'articule en complémentarité avec l'action continue des équipages déployés dans l'ensemble des rues parisiennes.

Plus largement, l'ensemble des effectifs de la Direction de la police municipale et de la prévention travaillera à la diffusion du Code de la rue : policiers municipaux, inspecteurs de sécurité de la Ville de Paris, agents de surveillances de Paris, mais également agents d'accueil et de surveillance des espaces verts, médiateurs et surveillants points-écoles. Les actions de sensibilisation que mènent ces agents sur la voie publique sont destinées à l'ensemble des usagers. De façon plus ciblée, ils interviendront plus fréquemment auprès des plus jeunes lors de sessions dans les écoles ou collèges sur la sécurité et le Code de la rue. Un catalogue de formations a été établi, en lien avec la Préfecture de police, sur des items tels que « *Se déplacer à Paris en toute sécurité* », « *Mon trajet domicile-école – points de vigilance* », « *La connaissance des différents panneaux* », « *Les missions de la police municipale* », « *Les missions du surveillant point-école* »...



Contrôle de véhicules motorisés par la Police municipale - Crédit Paris.fr

Vers ces publics, la police municipale déploie également des actions de prévention ludiques comme le jeu « *Code de la rue* » et les rallyes citoyens organisés chaque année dans plusieurs arrondissements où elle est

investie dans la conception et l'accompagnement.

La dimension de contrôle mise en œuvre par les policiers municipaux sur le terrain est également portée à distance par les unités de vidéo-verbalisation. Elles s'attachent quotidiennement à sanctionner le non-respect des voies réservées (voies de bus et pistes cyclables notamment), l'encombrement des carrefours...

Dans l'esprit du pacte parisien de la proximité, les divisions territoriales de la police municipale mèneront plus particulièrement des opérations ciblées sur les sites remontés par les riverains grâce aux concertations lors des conseils de quartier, consultations des conseils locaux du handicap et des seniors, échanges avec les fédérations de parents d'élèves, dialogues avec les professionnels et représentants associatifs... Par la mobilisation à son choix des instances locales et de ses partenaires, chaque mairie d'arrondissement pourra identifier des sites d'intervention prioritaires.

La police municipale œuvrera à réduire l'insécurité sur ces points d'intervention prioritaires choisis par les mairies d'arrondissement dans une démarche d'évaluation et de redéfinition efficace des priorités. En répondant aux besoins des habitants au plus près des difficultés de partage de l'espace public et aux conflits d'usages, les effectifs de la police municipale porteront le message du Code de la rue et l'expliqueront à chaque usager en infraction en fonction de son comportement pour en faciliter d'autant l'appropriation individuelle.

Afin d'ancrer concrètement le principe de territorialisation, le Code de la rue met à disposition des mairies d'arrondissement des kits d'intervention de la police municipale. Chaque mairie pourra déclencher un kit en lien avec sa division territoriale, au rythme qu'elle souhaite. En appui des effectifs territorialisés, les unités centralisées viendront renforcer les dispositifs mis en place sur les points prioritaires par l'organisation une fois

par trimestre d'une opération de grande envergure dans chaque arrondissement à une date au choix de la mairie.

UN KIT « PRÉVENTION »

Par la mobilisation de l'ensemble des agents, verbalisateurs ou non, le kit déploie sur un site donné un ensemble d'actions de pédagogie autour des grands principes du Code de la rue.

- Libération des trottoirs auprès des conducteurs d'engins et des commerces pour des occupations non autorisées de l'espace public; rappels auprès des gardiens d'immeubles et des sociétés privées des règles de présence des bacs de collecte sur l'espace public...
- Sécurisation de la circulation piétonne auprès des conducteurs d'engins non autorisés dans une aire piétonne ou dépassant l'allure du pas; auprès de tous les conducteurs sur le respect des traversées piétonnes et vers les utilisateurs de mobilités quant à l'usage du panneau M12 de cédez-le-passage...
- Sensibilisation aux risques des angles morts auprès des piétons, cyclistes et conducteurs d'EDPM

(engins de déplacement personnels motorisés) ...

- Rappel des règles aux conducteurs s'engageant dans un carrefour déjà encombré, et des limitations de vitesse à Paris...
- Sensibilisation des piétons sur la vigilance à leur environnement et notamment aux risques des traversées non autorisées et dangereuses...

Dans cette démarche avant tout préventive, il sera mis en œuvre la possibilité de proposer des alternatives entre verbalisation et session de sensibilisation immédiate par des associations spécialisées selon la nature et la gravité de l'infraction.

UN KIT « VERBALISATION »

Avec l'activation de ce kit, l'ensemble des agents verbalisateurs se concentreront sur une thématique choisie et focaliseront leur action sur toutes les infractions qui y sont rattachées.

- « *Libération des trottoirs, des passages piétons et des aires piétonnes* » visant la circulation et le stationnement, l'occupation non autorisée, l'encombrement...
- « *Traversées piétonnes* » visant à réprimer ce qui atteint à la sécurité du piéton traversant une voie
- « *Voies et accès réservés* » ciblant la circulation et le stationnement dans des voies bus, les pistes cyclables, les sas vélos, le stationnement devant les accès pompiers...
- « *Cyclistes, EDPM, 2RM, 4RM* » ciblant les comportements à risque notamment ceux mettant en cause la sécurité des piétons, mais aussi celles des usagers de ces mobilités
- « *Sécurisation des écoles* » aux heures d'entrée et sortie, consacrée aux comportements de l'ensemble des usagers mettant en danger les enfants (vitesse, visibilité...) et les exposant à des exemples d'incivilité
- « *Carrefour* » visant à agir sur toutes infractions dans ce périmètre quant à la circulation et au stationnement

L'ACTION DES SERVICES DE LA VOIRIE

L'Agence de la mobilité de la Direction de la voirie et des déplacements est en charge d'analyser l'évolution des mobilités et les comportements des usagers de l'espace public afin de guider l'action des services municipaux. De ce fait, cette agence est plus particulièrement chargée de recueillir et analyser les données d'accidentologie à Paris, en particulier les accidents mortels et graves.

Pour objectiver et cartographier l'insécurité routière, le Code de la rue pose une démarche renforçant la complémentarité des opérations de police municipale et les interventions de voirie.

En se basant sur un rapport par arrondissement croisant les données d'accidentologie et les remontées de terrain, la Direction de la voirie et des déplacements et la Direction de la police municipale et de la prévention proposeront une analyse permettant d'évaluer si la problématique relève de l'aménagement et/ou des comportements et ainsi orienter l'action à y mener. Au besoin un diagnostic approfondi d'accidentologie pourra être mené sur certains sites particulièrement complexes et problématiques.

La programmation des opérations de voirie est depuis longtemps imprégnée des enjeux de tranquillisation et de sécurisation prioritaire des piétons. Ainsi en est-il des cadres programmatiques existants comme Embellir Votre Quartier, des Rues aux écoles, du Plan Vélo, du programme Végétalisation des Grands Axes... Le

catalogue des possibilités pour répondre à des problématiques d'aménagement s'est étoffé ces dernières années de solutions visant à concilier au mieux les différents usages en faveur des mobilités douces mais également en faveur de plus de nature en ville et en prenant en compte la dimension du genre dans les aménagements.

L'identification par une mairie d'arrondissement de points prioritaires d'intervention d'un site non programmé pourra donner lieu à une redéfinition des priorités du service territorial de voirie.

UN ENGAGEMENT COLLECTIF

Enfin, la Ville s'appuie depuis de nombreuses années sur les remontées directes les utilisateurs de Dans Ma Rue. Grâce à cette application pour les Parisiennes et Parisiens et plus largement toutes celles et tous ceux qui veulent participer à l'amélioration de l'espace public, les services municipaux de voirie, de propreté, de police municipale peuvent agir plus efficacement et apporter une réponse directe aux sollicitations. Le Code de la rue ouvre une opportunité de mobilisation via le développement de nouvelles possibilités de signalement.

La mobilisation s'inscrit aussi dans le vœu de l'Assemblée citoyenne qui a acté au Conseil de Paris de mars 2023 la création de ce Code de la rue. Le projet porteur de l'Assemblée citoyenne envisageait déjà la création d'un réseau de volontaires citoyens pour sensibiliser les usagers, dans la lignée des missions déjà effectuées par les Volontaires de Paris. Une formation

sera proposée à celles et ceux qui veulent aller vers les usagers pour les sensibiliser aux enjeux de tranquillisation et de sécurisation pour une cohabitation apaisée dans une ville dense et active. Une action particulière de sensibilisation sera portée avec des Volontaires pratiquant les langues étrangères auprès des touristes afin de leur permettre de comprendre les règles d'usage de l'espace public parisien et de découvrir notre belle capitale sereinement.

Le Code de la rue a vocation à être porté et à s'adapter aux évolutions des mobilités. Il instaure la création d'un Observatoire de la rue composé d'experts qui permettra de centraliser les données de réalisations et bilans d'expérimentations réalisés par les services afin de les évaluer. L'observatoire portera des enjeux de prospection sur les nouveaux usages et enjeux (notamment avec les acteurs numériques). C'est aussi une instance qui aidera la Ville à porter une réflexion et des actions sur les mobilités face à l'enjeu climatique d'une perspective de Paris à 50°C. Ce dernier travaillera en lien étroit avec les autres observatoires de la Ville (Observatoire des déplacements, Observatoire de la tranquillité publique...) afin de consolider les données qui émanent de chacun d'entre eux.

Parcourir, marcher, flâner, sillonner, visiter, courir, se promener, circuler, découvrir, aller, traverser, venir, arpenter, rouler, se balader... il y a mille et une façons de se déplacer à Paris. Mais pour la Ville, il n'y a qu'un objectif : offrir un espace public apaisé et sécurisé pour que chacune et chacun y trouve sa place, à son rythme, selon ses

besoins et ses envies. Qu'on y habite, qu'on y travaille, qu'on y passe ses vacances, on doit pouvoir vivre Paris avec sérénité. Le Code de la rue est un engagement fort au service du vivre-ensemble. Par sa dimension d'abord pédagogique, le Code de la rue appelle chacune et chacun à sa responsabilité à appliquer le code de la route selon chaque mode de déplacement et mettre en pratique les usages apaisés de notre espace commun. En réaffirmant ces règles de l'espace public, Paris replace au cœur des priorités le respect des piétons et en particulier des enfants, des séniors, des personnes en situation de handicap.

Mais la Ville n'oublie pas son rôle essentiel en promouvant des aménagements valorisant les nouvelles mobilités et la sécurité des modes de déplacement doux. Cette transformation profonde de la physionomie de la ville s'inscrit dans des programmes en faveur de la piétonisation à l'échelle de la commune, avec le passage à la ville à 30 km/h jusqu'à l'échelon d'une rue devant une école.

Enfin, la police municipale parisienne, créée avec la volonté d'en faire une police de proximité, met en œuvre les contrôles et sanctions lorsque ce sont les outils les plus adaptés face à certains comportements.

Le Code de la rue parisien est un outil pour toutes et tous. C'est son appropriation collective qui lui donnera toute sa portée. La rue est à tout le monde, c'est à tout le monde d'en appliquer le code. Ensemble, apaisons l'espace public et respectons les règles pour que chacune et chacun puisse circuler en toute tranquillité.

MOBILISATION GÉNÉRALE, TOUS CONCERNÉS !

- Doter les Maires d'arrondissement d'outils pour mettre en œuvre le Code de la rue
- Mobiliser le réseau des Volontaires de Paris pour sensibiliser
- Déployer un plan de communication multi-usagers sur les dispositifs de communication de la Ville (MUI, JEI, etc.)
- Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux usages genrés de l'espace public et intégrer cette dimension avant tout réaménagement de voirie
- Créer un observatoire de la rue avec des experts

