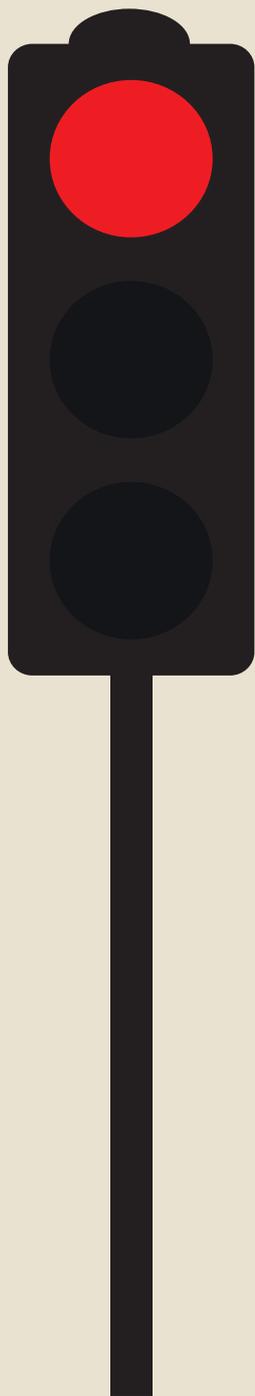


DOSSIER DE PRESSE - JUIN 2023



CODE DE LA RUE

**REDONNER
LA PRIORITÉ
AUX PIÉTONS**

6 PRINCIPES

**12 RÈGLES
ESSENTIELLES**

50 ACTIONS

CODE DE LA RUE

ÉDITO



Anne HIDALGO
Maire 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 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 et autres engins de mobilité qui sont venus 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.



© Joséphine Brueder / Ville de Paris

INTRODUCTION

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 1^{er} 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, prévenir et sanctionner le cas échéant. 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.

POURQUOI UN CODE DE LA RUE ?

L'évolution des modes de déplacement et l'essor des mobilités douces (à l'instar des vélos ou des trottinettes) a métamorphosé Paris en quelques années. Ces changements d'usage adoptés par les parisiens ont profondément modifié Paris, et des transformations sont amenées à se poursuivre pour continuer à faire baisser la pollution de l'air et faire de Paris une ville résiliente face aux enjeux climatiques.

Nous sommes aujourd'hui dans une phase de transition. Ces évolutions massives et rapides ont généré des tensions, des conflits entre usagers de l'espace public et aussi des incivilités. Il est temps de retrouver de la sérénité dans la rue, en priorité pour les piétons et les personnes les plus vulnérables. Pour cela il s'agit de hiérarchiser et rappeler les règles à respecter collectivement et individuellement pour permettre à chacune et chacun de profiter de l'espace public sans appréhension que l'on soit en famille, en route, pour le travail ou en promenade, actif ou à la retraite, une femme ou un homme, en situation de handicap ou non, un adulte ou un enfant...

ET CONCRÈTEMENT, C'EST QUOI ?

Un document qui rappelle les règles essentielles à respecter et prévoit de nouveaux outils de communication pour les faire connaître. Des actions de sensibilisation seront menées avec les associations dans l'espace public ou dans les écoles pour développer le « savoir rouler » auprès des scolaires.

Il présente les aménagements de voirie en cours ou à venir pour mieux organiser le partage de l'espace public, avec par exemple une accélération des projets d'élargissement de trottoirs ou de piétonisation des rues aux écoles.

Le Code de la rue présente la montée en puissance de la police municipale et détaille sa mobilisation à venir pour prévenir les incivilités et sanctionner en cas de manquements et infractions. Par exemple, des contrôles spécifiques près des écoles seront organisés lors de la rentrée scolaire.

Depuis la loi sur le statut de Paris de février 2017, la circulation et le stationnement sont devenues des compétences de la Maire de Paris en partage avec le Préfet de Paris. Avec la création d'une police municipale par la loi de mai 2021, la Maire de Paris dispose de moyens nouveaux capables notamment de faire respecter le code de la route.



© Christophe Belin / Ville de Paris



© Christophe Belin / Ville de Paris

UN CODE DE LA RUE OUI, MAIS COMMENT ?

Avec plus de 114 000 participants, les « dialogues parisiens », grande consultation participative autour de la question « *Comment bien vivre à Paris demain ?* », ont révélé une forte demande de la part des Parisiennes et Parisiens d'un apaisement général au sein de l'espace public parisien.

Parmi les sujets prioritaires identifiés par les Parisiennes et Parisiens : une meilleure sécurisation de l'espace public, un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement, la priorité aux piétons dans l'aménagement de nos rues ou encore la lutte contre les nuisances sonores des véhicules motorisés...

LA MÉTHODE

C'est un processus inédit issu d'une large consultation réunissant des centaines de citoyens, d'associations et de parties prenantes, ce processus a été initiée à l'initiative d'Anne Hidalgo, Maire de Paris, en mars dernier. Il est la résultante de :

- 205 contributions écrites
- 7 auditions réunissant plus de 70 représentants d'associations et plus de 40 interlocuteurs, d'experts
- 2 auditions avec les services de l'État (cabinet du Préfet de police et Déléguée interministérielle à la sécurité routière)

FOCUS SUR

La concertation citoyenne « Pour ou contre les trottinettes en libre-service »

Une première mesure forte a été prise par les Parisiennes et les Parisiens eux-mêmes. Le 2 avril 2023 plus de 100 000 citoyens se sont prononcés dans les bureaux de vote parisiens dans le cadre d'une votation citoyenne, exercice démocratique innovant et inédit sur l'avenir des trottinettes en libre-service Paris. Comme elle s'y était engagée la Maire de Paris a suivi leur décision.

Le 1^{er} septembre 2023, 15 000 trottinettes en libre-service vont disparaître du territoire parisien et de nos trottoirs. Issue d'un processus démocratique fort, cette mesure va permettre un apaisement de l'espace public et un désencombrement de celui-ci à la fois sur les places de stationnement qui leur étaient dédiées mais aussi sur les trottoirs où trop souvent les trottinettes se trouvaient. La fin des trottinettes en libre-service est la 1^{ère} étape de l'apaisement de l'espace public et de désencombrement de nos trottoirs et de nos rues avec notamment plus de 2 500 zones de stationnement dédiées aux trottinettes qui vont être transformées.

LES 12 RÈGLES ESSENTIELLES DU CODE DE LA RUE

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

PRINCIPES ET ACTIONS DU CODE DE LA RUE

1 - LES PIÉTONS, PRIORITÉ NUMÉRO 1 !

Assurer une « sanctuarisation » des trottoirs, qui constituent l'espace du cheminement principal des piétons.

LES MESURES :

- 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 suppression du stationnement
- Communiquer sur les nouveaux outils du code de la route (aires piétonnes, zones de rencontre, rues réservées aux vélos...)
- Sanctionner en cas de non-respect de l'allure au pas dans les zones piétonnes
- Sensibiliser les professionnels des déchets pour ne pas encombrer les trottoirs
- Poursuivre le travail de désencombrement avec dépose de mobiliers

La marche est le premier mode de mobilité à Paris, représentant 66% des déplacements dans la ville. Tout le monde doit pouvoir circuler à pied 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 Ville s'engage dans un objectif de tolérance zéro de violation des trottoirs : respect du code de la route, respect du règlement municipal de la collecte des déchets ménagers, respect du règlement municipal des terrasses et étalages... C'est aussi à chacun de changer ses comportements au quotidien pour respecter les piétons.

La police municipale a pour priorité de sanctionner les infractions et redonner du cadre à ces espaces essentiels. En complément de ces actions de verbalisation, des actions de sensibilisations seront menées auprès des professionnels : demain, gardiens, personnels de sociétés de nettoyage, professionnels de la collecte des déchets devront eux 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.



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 plus de 115 000 m².

La Ville porte également des demandes auprès du Gouvernement visant à autoriser les municipalités à procéder à l'enlèvement des véhicules non immatriculés (trottinettes, 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.

2 - FACILITER LA MARCHÉ ET LES TRAVERSÉES

LES MESURES :

- **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 »
- Expérimenter les feux avec décompte temps pour traverser
- Expérimenter les dispositifs colorés (peinture au sol, éclairage...)
- Supprimer 100% du stationnement en épi

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 et trop souvent les cyclistes ou les utilisateurs de trottinettes ne respectent pas la priorité piétonne. **Via des actions de sensibilisation et de verbalisation auprès des cyclistes, la Ville veut changer les comportements et réaffirmer la priorité aux piétons.**

La création de pistes cyclables bidirectionnelles et leur cohabitation avec le réseau de bus a 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 mode de transport en commun. A Paris, les ¾ 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.**

Afin 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 différemment au niveau des passages piétons ; feux avec décompte de temps pour informer du temps restant aux piétons pour traverser...

La Ville souhaite aller plus loin que l'obligation définie par l'article 52 de la loi d'orientation des mobilités (LOM)¹ en mettant en œuvre cette suppression du stationnement motorisé même dans le sens inverse aux véhicules dans les double-sens cyclables. L'enjeu de cohabitation des piétons et des cyclistes est ainsi pleinement pris en compte dans cette amélioration de leur visibilité mutuelle.

Durant cette mandature 70 000 places de stationnement en surface seront supprimées, soit 1 sur 2. Afin de poursuivre ce rééquilibrage de répartition de la voirie, la Ville pose une doctrine de suppression de toutes les places de stationnements en épis, ainsi que le stationnement sur les contre-allées y compris pour les deux-roues, où les véhicules motorisés circulent et stationnent sur des espaces pris sur les trottoirs comme boulevard Beaumarchais, boulevard Saint-Marcel, ou encore avenue du Président Wilson.

3 - POUR UN ESPACE PUBLIC PLUS INCLUSIF

LES MESURES :

- Multiplier des feux sonores et chemins de guidage pour déficients visuels & assurer la bonne distribution des commandes sonores
- Accélérer le déploiement des rues aux enfants (ex : rues aux écoles)
- Multiplier les ateliers savoir-rouler pour les scolaires avec la création d'un Passeport vélo
- Créer des randonnées accessibles en lien avec la Fédération Française de Randonnée (FFR)
- Rendre les documents 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 par personnes en fauteuils roulants

¹ - 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. » Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour réaliser des travaux.

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

■ LES ENFANTS

Un premier objectif est de redonner leur place aux enfants dans l'espace public. Avec les rues aux écoles, la Ville a piétonnisé de façon pérenne ou aux heures d'entrée et sortie des écoles des rues 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 avec de la végétation et des jeux à ce jour, avec l'objectif de 300 rues piétonnisées dans la mandature dont 100 rues aménagées. Plus encore, avec les rues aux enfants, Paris veut redonner des espaces sécurisés où les plus jeunes peuvent profiter pleinement de l'espace public.

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 pleinement s'investir dans le programme national « Savoir rouler à vélo » en le déployant à sa main sur des temps périscolaires et extrascolaires.

En accord avec l'Académie de Paris, la Ville crée un Passeport vélo reprenant le contenu pédagogique du livret « 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.

■ LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La diffusion du Code de la rue nécessite évidemment une communication adaptée selon chaque support écrit ou visuel : facile à lire et à comprendre (FALC), 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.

Une action en faveur des personnes avec un handicap mental ou cognitif va être menée par la Ville de Paris. 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 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 préférés.

Dans les zones piétonnes, le piéton peut traverser la chaussée où il veut. Mais l'absence de marquage au sol peut parfois entraîner des difficultés de repérage pour des personnes malvoyantes et pour le chien guide de personnes non voyantes. La Ville souhaite que ces marquages de traversée non obligatoire soient autorisés et systématisés. De plus, une ville inclusive doit faciliter les déplacements motorisés des personnes en situation de handicap. Paris veut leur donner pleinement accès aux secteurs en aires piétonnes et plaide pour une modification du code de la route ouvrant à la possibilité d'y implanter des places de stationnement PMR.

À son échelle, la Ville s'engage dans une simplification de la plateforme Handi'Stat en 2023 permettant le référencement d'un véhicule régulièrement utilisé par une personne titulaire d'une CMI-S.

Les déplacements ne doivent pas seulement se penser au prisme des déplacements du quotidien. C'est pourquoi la Ville engage un partenariat avec la fédération française de randonnée dans l'objectif de créer des randonnées accessibles selon les différents handicaps.

■ LES SÉNIORS

Le schéma Séniors à Paris 2022-2026 a déjà posé des actions concrètes afin de les aider à mieux appréhender l'espace public : associer les séniors aux aménagements de l'espace public, communiquer sur les parcours à privilégier, faciliter l'accès des séniors aux transports en commun, aux déplacements. En 2024, 100 % des lignes de bus seront rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Dans cette perspective, le Code de la rue s'inscrit dans le travail mené avec [Paris en compagnie](#), dispositif permettant de mettre en relation des citoyens accompagnant des seniors dans leurs activités de la vie courante. S'y ajoute un travail de la direction de la voirie et des déplacements pour allonger les temps de traversée quand nécessaire pour les personnes âgées.

4 - RÉDUIRE LES COMPORTEMENTS DANGEREUX AU VOLANT

LES MESURES :

- Exiger que les véhicules lourds s'équipent de détecteurs de présence angle mort
- 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
- Campagne de communication sur le respect des 30 km/h
- 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)
- Partenariat avec les auto écoles
- Améliorer le marquage dans les couloirs bus
- Lutter contre les usages abusifs des klaxons et des sirènes
- Lutter contre le stationnement sauvage

Les camions participent pleinement à la vie urbaine au quotidien (transports en commun, collecte des déchets, nettoyage de la voirie, approvisionnement des commerces de proximité...). Cependant, l'absence de la sécurisation des angles morts est une cause d'accidents dont sont victimes piétons, cyclistes et conducteurs de deux-roues motorisés. La réglementation actuelle impose des dispositifs sécurisés de détection de présence dans les angles morts mais elle ne concerne que les modèles neufs et son calendrier est encadré par une directive de l'Union européenne se déployant sur plusieurs années. La Ville plaide pour une réglementation 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. La Ville a engagé 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.



La Ville vise à réduire le nombre de SUV circulant dans les rues. Ils prennent plus de place et sont responsables de nombreux conflits d'usage par la place qu'ils occupent sur la route. Cela passe par une politique de surtaxe de ce type de véhicule en introduisant une tarification progressive du stationnement en fonction de la motorisation, de la taille et du poids des voitures.

Le Code de la rue porte également l'importance d'un apaisement par la lutte contre les nuisances sonores :

- La police municipale sanctionnera l'usage abusif d'avertisseurs sonores
- La Ville souhaite aller vers l'exclusion des grosses cylindrées de deux-roues (scooters et motos) des « cœurs piétons »

Il s'agit aussi de faire connaître les règles qui s'appliquent dans Paris. Des actions de communications auront lieu sur le respect des 30 km/h. L'action contre les violences motorisées comporte un volet communication avec une campagne et un renforcement signalétique 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 ainsi qu'auprès des loueurs de voitures. Une amélioration du marquage dans les couloirs de bus et taxis s'inscrit dans le même esprit.



Enfin, Paris 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, d'une personne vulnérable. La Ville est prête à expérimenter ce module avec des auto-écoles volontaires à Paris. Nous souhaitons également 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 notamment, cette méthode va faire l'objet d'une communication incitative de Paris, devenue une façon incontournable, ville cyclable.

5 - MIEUX ENCADRER LES VÉLOS ET NOUVELLES MOBILITÉS

LES MESURES :

- Plus aucune piste cyclable sur les trottoirs
- Verbalisation des cyclistes en infraction
- Suppression des trottinettes en libre-service effectif au 1^{er} septembre et transformations des places de stationnement dédiées en places vélos (dont une partie pour vélo cargos)
- Poursuivre le développement des rues réservées aux vélos et la pédagogie liée
- Déployer le panneau « cédez le passage » cycliste 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

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 flotte libre et leur encadrement renforcé. Le résultat a été clair et dès le 1^{er} septembre 2023, les trottinettes en flotte libre ne seront plus autorisées dans l'espace public parisien.

Les zones de stationnement qui leur étaient dédiées 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.

Pour diffuser largement la Code de la rue, un rappel des règles essentielles sera envoyé systématiquement à la prise d'un abonnement de vélo, de son renouvellement, ou bien à la location.

Un autre enseignement est la difficulté des piétons à s'habituer aux pistes cyclables sur trottoirs, qui, de ce fait, participent à un sentiment d'insécurité et provoque des tensions. Aucune nouvelle piste cyclable ne sera plus aménagée sur un trottoir. En revanche, le développement des rues réservées aux vélos sera poursuivi (vélorue), avec un accompagnement pédagogique sur leurs règles d'utilisation.

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 des cédez-le-passage cyclistes (panonceau M12 permettant le franchissement d'un feu rouge sous réserve de la priorité des piétons) où cela est compatible avec le flux piéton et la circulation n'est que faiblement conflictuelle et compatible avec les conditions de visibilité offertes.

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 taxis et de VTC, pour mieux préparer à la circulation dans un environnement urbain dense comme Paris.

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 laissent des trous après leurs travaux.

Pour les conducteurs eux-mêmes, la Ville de Paris préconise du port du casque au-delà de 12 ans (âge réglementaire au-delà duquel il n'est plus obligatoire)



6 - PRÉVENIR, DISSUADER ET SANCTIONNER AVEC LA POLICE MUNICIPALE

LES MESURES :

- Renforcer les contrôles tous usagers et les actions en faveur de l'apaisement de l'espace public
- Mise 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, un accompagnement terrain dans la durée (policiers municipaux, dispositifs lumineux temporaires...)
- Développer les alternatives à la sanction
- Porter un plaidoyer d'augmentation du montant des amendes
- Mieux réguler les livraisons professionnelles
- Lutter contre le harcèlement de rue

Si la pédagogie et la sensibilisation sont privilégiées pour permettre une prise de conscience et favoriser le changement des comportements, le contrôle et la verbalisation sont des outils que la Ville met en œuvre pour porter les enjeux essentiels du Code de la rue.

Afin d'élargir l'éventail de ses moyens d'action vis-à-vis des infractions au code de la route, la Ville soutient la mise en place de dispositifs alternatifs 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 (travaux 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 et une verbalisation.

L'action de la police municipale va se renforcer par des contrôles vers tous 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 systématiquement les infractions mettant en danger les enfants
- Journées de mobilisation de 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 des principes du Code de la rue
- Présence systématique de la police municipale lors de l'ouverture aux usagers d'un nouvel aménagement pendant une semaine afin de permettre son appropriation par l'ensemble des usagers et son bon usage en toute sécurité
- Missions ciblées sur la régulation des livraisons par les professionnels pour une bonne cohabitation de leur activité et des autres usagers de l'espace public

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 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 (écrans d'information, systèmes de haut-parleur, panneaux lumineux) afin d'informer des évolutions dans l'espace public, par exemple dans le cas d'un changement 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

Afin d'élargir l'éventail de ses moyens d'action vis-à-vis des infractions au code de la route, la Ville soutient la mise en place de dispositifs alternatifs à la sanction en concertation avec la police nationale, le Parquet et les acteurs de la prévention. En particulier, la Ville souhaite mobiliser son agence parisienne du TIG (travaux 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 et une verbalisation.

FOCUS action police municipale

La police municipale parisienne va renforcer ses actions pour faire respecter les règles du code de la rue. 69325 contraventions ont été dressées depuis le début de l'année (janvier à mai) sur le non-respect des trottoirs dont :

- 45503 pour stationnement gênant (voitures, deux roues)
- 17497 occupation illégales par rapport aux règles fixées (terrasses trop large, non-respect des emprises de chantier, encombrants non déclarés, etc.)
- 3874 pour des poubelles sorties en dehors des heures de ramassages
- 2360 pour le non-respect du passage piéton ou des zones piétonnes

7 - MOBILISATION GÉNÉRALE, TOUS CONCERNÉS !

LES MESURES :

- **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 à destination de tous les usagers de la rue sur les panneaux d'affichages de la ville dès le mois de juillet
- Créer un observatoire de la rue avec des experts

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 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. 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.

1 - Diffuser le Code de la rue : avec une campagne de communication qui investit l'ensemble des canaux de la Ville pour toucher le plus grand nombre. Respect du feu tricolore notamment pour les vélos, condition de franchissement avec un cédez-le-passage cycliste... 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

mot la consigne d'usage, les cartes rouges du Code de la rue affichent des règles simples dont le bon usage collectif permettrait d'améliorer notablement la sécurité dans l'espace public.

2 - Décliner le Code de la rue : avec un travail de la direction de la police municipale et de la direction de la voirie et des déplacements se concrétisera par des interventions évaluées et repensées pour s'adapter aux besoins des habitants.

3 - L'action de la police municipale dans les arrondissements : avec le Code de la rue comme référence dans la feuille de route de la police municipale parisienne avec :

- **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...
- **Des actions de sensibilisation** de l'ensemble des effectifs de la direction de la police municipale et de la prévention (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 point-école) notamment dans l'espace public ou via des sessions dédiées dans les écoles ou collèges sur la sécurité routière et le code de la rue.

- **Des contrôles réguliers :** sur le terrain et via la vidéo-verbalisation afin de sanctionner le non-respect des voies réservées, l'encombrement des carrefours...
- **Des actions territorialisées :** des opérations coup de poing menées sur les sites remontés par les riverains. Par la mobilisation à son choix des instances locales et de ses partenaires (associations, conseils de quartiers...), chaque mairie d'arrondissement pourra identifier des sites d'intervention prioritaires.
- **Des kits d'intervention :** Chaque mairie pourra déclencher un kit en lien avec sa division territoriale, au rythme qu'elle souhaite. En appui des effectifs de la police municipale territorialisés, les unités centralisées viendront renforcer les dispositifs mis en place sur les points prioritaires par l'organisation une fois par mois d'une opération de grande envergure dans chaque arrondissement à une date au choix de la mairie.
 - **Un kit « Prévention » :** qui déploie sur un site donné un ensemble d'actions de pédagogie autour des grands principes du Code de la rue. 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. Exemple de thématique : « Libération des trottoirs, des passages piétons et des aires piétonnes » visant la circulation et le stationnement, l'occupation non autorisée, l'encombrement ou « Carrefour » visant à agir sur toutes infractions dans ce périmètre quant à la circulation et au stationnement.

4 - L'action des services de la voirie : notamment 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 et plus particulièrement 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, afin d'analyser d'évaluer si la problématique relève de l'aménagement et/ou des comportements et ainsi orienter l'action à mener.

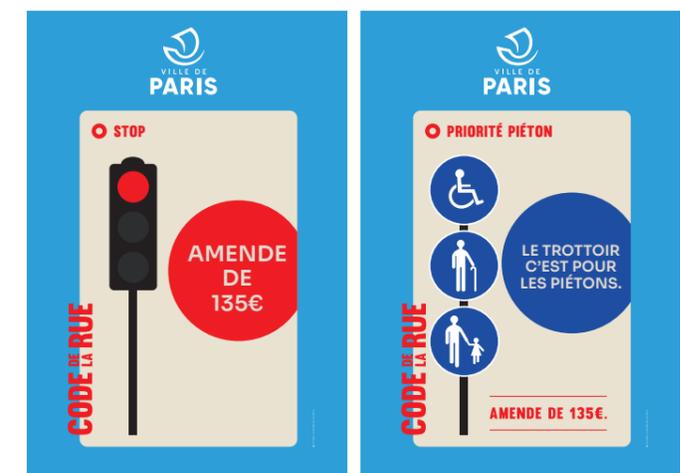
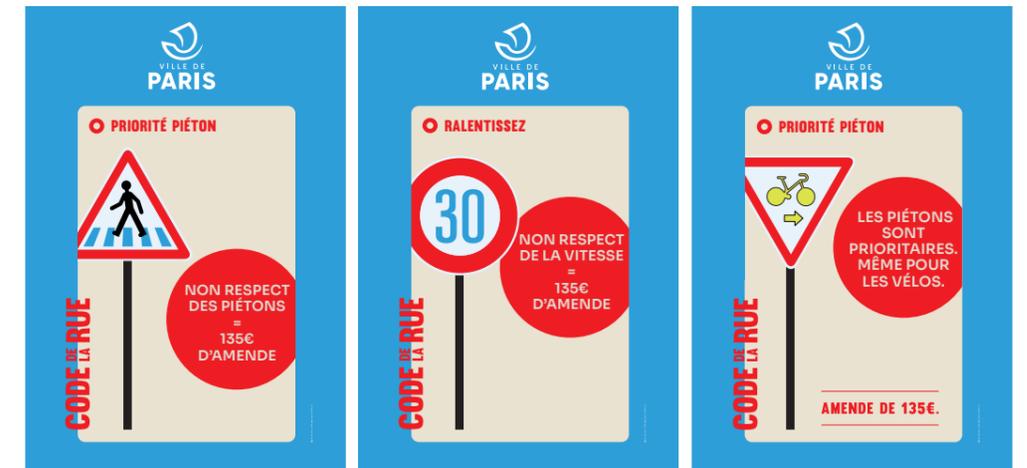


5 - Un engagement collectif : via l'application Dans ma rue qui permet aux utilisateurs de faire remonter les problèmes en temps réel. Le Code de la rue ouvre une opportunité de mobilisation via le développement de nouvelles possibilités de signalement. Une action particulière de sensibilisation sera 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 découvrir notre belle capitale sereinement.

6 - 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 numérique).

CAMPAGNE DE COMMUNICATION

Dès le début du mois de juillet une campagne de communication sera affichée dans toute la capitale.





LES PROCHAINES ETAPES

■ JUILLET 2023 :

- Vote du Code de la rue prévoyant un bilan annuel de mise en œuvre en 3^e commission
- 1^{ères} actions de sensibilisation/prévention et de contrôle/sanction par la DPMP sur les points d'intervention prioritaires remontés par les mairies d'arrondissement
- Lancement de la nouvelle campagne Mille bornes labélisée « Code de la rue »

■ RENTRÉE SEPTEMBRE 2023 :

- Diffusion du catalogue d'intervention en milieu scolaire (en lien avec la Préfecture de Police)
- 3^e journée Police municipale mobilisée « Code de la rue » lors de la rentrée scolaire : protection des abords des écoles
- Réunions publiques locales de présentation du Code de la rue

■ AUTOMNE / HIVER 2023 :

- Réalisation des 1^{ers} aménagements de voirie labélisés « Code de la rue » par la DVD sur les points d'intervention prioritaires remontés par les mairies d'arrondissement
- Poursuite des réunions publiques locales de présentation du Code de la rue
- 4^e journée Police municipale mobilisée « Code de la rue » relative sécurisation des traversées
- 5^e journée Police municipale mobilisée « Code de la rue » relative à la lutte contre la vitesse excessive

CONTACT

Service de presse de la Ville de Paris
presse@paris.fr
01 42 76 49 61

