



REVUE DE PRESSE 2017

Vidéo France 3 du 5 février

"Il m'est déjà arrivé de trouver sur mon scooter : dégage salope" !

Les deux roues qui se croient tout permis ! Qui va l'emporter ?

RMC découverte/BFM TV 27 juin

Mortalité routière en hausse chez les piétons seniors : « Un jeune peut traverser en courant, un vieux non », voir la vidéo RMC découverte BFMTV sur site DDP.

RMC 100% Bachelot 27 juin

Mortalité routière en hausse chez les piétons seniors.

Écoutez la bande sonore à la rubrique à la « UNE » ou articles de presse.

Le Parisien 27 juin

Accidents sur les trottoirs. Traverser, c'est à vos risques et périls. (Lire article du Parisien du 27 juin)

L'Asahi Shimbun Journal japonais juillet

En attente de recevoir l'interview.

M6 août

[Interview de Jean-Paul Lechevalier à voir dans la vidéo](#)

Les piétons ont des droits mais aussi des devoirs. C'est qu'a décidé de rappeler la municipalité de Saint Etienne aux riverains. Quatre personnes à pied ont été tuées depuis janvier dans la ville et sept dans le département. Après des rappels au règlement, la police a haussé le ton, et a commencé une campagne de verbalisation.

https://www.6play.fr/le-1945-p_1058/pi-tons-une-amende-au-passage-c_11371684

BFM TV 10 août

Faut-il généraliser le radar piéton ?

Oui, estime Jean-Paul Lechevalier, président de l'Association nationale des droits du piéton :

"Tout ce qui permet de protéger les piétons sur les passages qui leur sont réservés est une bonne chose. Le piéton est le plus faible de ceux qui circulent. Il faut le respecter et très souvent, il n'est pas respecté.

Je ne dis pas que les piétons sont toujours impeccables, il y en a qui se comportent de manière très imprudente, mais sur un passage piéton, le piéton est absolument prioritaire. Les automobilistes ont largement tendance à forcer le passage sur les passages piétons et donc le piéton a besoin d'être protégé et le fait qu'il se sente en sécurité sur les passages piétons est une très bonne chose".

Le Parisien 12 août

Engins roulants personnels : « On devrait les considérer comme des véhicules selon Jean-Paul Lechevalier ». Lire article le Parisien du 12 août.

Piétons, engins roulants...C'est la loi de la jungle. Idem : double page dans le Parisien.

Slate.fr 12 août

Le piéton perd-il la bataille de l'espace urbain ?

Malgré la vulnérabilité des piétons en ville, ceux-ci peinent à faire entendre leur voix, contrairement aux cyclistes. Pourtant, les grandes municipalités les prennent de plus en plus en compte.

559 personnes ont perdu la vie sur les trottoirs de France en 2016, selon les chiffres définitifs de la Sécurité routière. Entre véhicules stationnés sur les trottoirs, vitesse élevée de certains cyclistes et proximité des voitures et scooters, les types d'accrochages sont multiples au quotidien. Dans un récent billet d'humeur paru dans Libération, la journaliste Johanna Luysen dénonçait : « Il ne fait pas bon être un vulgaire piéton qui, déjà victime des grossièretés des voitures, bus et scooters, est désormais la proie des dingos à bicyclette (nous parlerons des Segway une autre fois).» Avec ironie, la journaliste tentait une explication culturelle : « Qu'il soit motorisé ou à vélo, le Parisien reste cet être grincheux et grossier qu'il vaut mieux avoir en journal.»

Mais la grogne piétonnière n'a pas cours que dans la capitale. Selon une enquête OpinionWay réalisée en 2015 sur toute la France, 85% des piétons s'estimaient être en danger dans leurs déplacements. Malgré tout, les piétons restent discrets, notamment sur Twitter, au contraire des cyclistes urbains, plus engagés. Tout le monde est pourtant piéton à un moment donné: rien qu'à Paris, 52% des déplacements se font uniquement à pied; cela représente 3,6 millions de déplacements pédestres par jour, décomptés en direct [ici](#).

Un paradoxe relevé par Sylviane Rault, adjointe à la mairie de Rennes en charge de la Mobilité, l'une des seules assez actives à ce sujet sur Twitter. « C'est un mode naturel, le premier mode de déplacement, alors qu'il y a rarement de plan piéton dans les municipalités. Il y a moins de "lobby" piéton, peut-être parce qu'il n'y a pas de véhicule.» L'élue regrette un peu ce manque de mobilisation qui, dans le cas des cyclistes, maintient les décideurs à portée de fusil des citoyens : « C'est tonique et militant, ça booste les élus !»

Rappelons que malgré les politiques d'aménagement piétons, dans la majorité des cas la cause des accidents provient surtout du comportement des usagers. Selon Sylviane Rault, 70% des accrochages avec des piétons ont d'ailleurs lieu sur un passage piéton. Dans le même temps, la quasi-totalité avoue avoir des comportements à risque : 9 sur 10 ont déjà traversé en dehors des clous, selon l'enquête OpinionWay précédemment mentionnée.

« Pas de conscience de classe chez les piétons »

Les associations de piétons sont peu nombreuses et peinent à faire entendre leur voix. Jean-Paul Lechevalier, qui préside Les Droits du piéton, expose le problème dans un anachronisme assumé : « *J'ai l'habitude de dire qu'il n'y a pas de conscience de classe chez les piétons.* » Si les motards ou les automobilistes savent se mobiliser, il n'y a pas cette impression d'appartenir à un groupe chez les marcheurs. Relayée par des antennes locales, l'association a une force de frappe limitée.

« On est 2.000 adhérents sur 60 millions de piétons en France. On n'a pas cette force de protestation. Il nous est arrivé de vouloir faire des manifs de piétons, on était ridicule ! Il y avait 20 pèlerins avec 20 journalistes autour. Par opposition, les cyclistes sont une population jeune. Nous on est une association de vieux ! », ironise le président, déterminé à se faire entendre.

Peu d'initiatives spontanées sont à relever, au contraire du Québec où des associations de citoyens existent, généralement regroupées par quartier. Aucun groupe Facebook ne fédère les « *marcheurs* », à l'instar des nombreux groupes de cyclistes dans des grandes villes de France.

Si la marche ne mobilise pas, c'est aussi parce qu'elle s'oppose moins aux autres modes de déplacement.

Exemple avec le compte Twitter [Piétons Paris 19](#), actif sur ce thème. Derrière ce pseudonyme, un habitant du XIX^e arrondissement de Paris, qui prend plutôt position pour les modes de transport « *doux* », vélo et transports en commun compris. « *Le terme piéton, c'est plus par opposition aux motorisés, et par conscience écologique.* » Après quelques années passées en Chine, il a ainsi redécouvert la pollution en arrivant à Paris.

RMC BFM TV 13 août

Sécurité piétonne : « La place des hover-boards n'est pas sur le trottoir »

Depuis quelques années, de nouveaux engins électriques ont fait leur apparition sur les trottoirs. Un nouveau danger pour les piétons assure Jean-Paul Chevalier, président de l'association Droits des piétons.

Jean-Paul Lechevalier est président de "[Droit des piétons](#)", une association créée en 1959 qui défend les droits de chaque piéton sur les trottoirs de France.

"Aujourd'hui de nouveaux engins de déplacement personnel ont fait leur apparition sur les trottoirs. Il y a [les hover-boards](#), les mono-roues (ou Gyroroues) ou encore [les trottinettes électriques](#). Des bijoux technologiques que j'admire mais dont la place n'est pas sur le trottoir. Ce sont des véhicules motorisés capables de fortes accélérations et qui peuvent atteindre 25-30 km/h parfois. À l'instar du célèbre *Segway* qui est défini comme un gyropode, soit un véhicule.

Ce sont donc des véhicules. À ce titre ils ne doivent pas circuler sur les trottoirs contrairement à ce qu'affirment les vendeurs. Ils disent notamment 'Nous sommes assimilés à des piétons tant que nous ne dépassons pas les 6 km/h'. Or, il n'est écrit nulle part [dans le code de la route](#) qu'ils sont assimilés à des piétons. De plus, 6km/h ce n'est pas la vitesse d'un piéton.

"Il arrive que des piétons se retrouvent avec des plâtres"

En 2016 on a constaté une augmentation de 19% de la mortalité piétonne par rapport à 2015. Si on fait circuler ces engins sur le trottoir, on va augmenter le nombre d'accidents et forcément à terme, de la mortalité piétonne.

Nous connaissons quelques cas de gens qui nous appellent et nous demandent ce qu'ils peuvent faire après avoir été renversés par une trottinette ou un autre engin de déplacement personnel. Il arrive que des piétons se retrouvent avec des plâtres.

Ces engins-là sont très attractifs et d'un coup raisonnable. Dans 10 ans nous en aurons plein. Il est urgent que les autorités publiques décident que ce sont des engins, des véhicules et que la seule place pour eux c'est d'être sur une piste cyclable.

"Il faut les assimiler à des vélos"

Le problème, c'est que les pouvoirs publics ont du mal à définir ce que sont ces nouveaux appareils de déplacement. Il faut commencer par dire 'ce sont des véhicules au même titre que le Segway, donc ils n'ont pas le droit de cité sur le trottoir'. En Angleterre par exemple, ces engins-là sont interdits sur toute la voie publique (chaussée piste cyclable trottoir).

Il faut les assimiler à des vélos, puisque ce sont des engins silencieux qui roulent à une vitesse de vélo (25-30 km/h). Il faut les mettre sur les pistes cyclables. Je sais bien qu'il n'y a jamais assez de pistes cyclables en France, mais ces engins représentent un risque pour les piétons.

Nous sommes 66 millions de piétons en France. Le problème, c'est qu'il est difficile de mobiliser sur ce thème. Il n'y a pas de conscience de classe des piétons à la différence des motards, des cyclistes et des automobilistes. Notre association est la seule à s'occuper exclusivement des piétons sur le territoire national".

TF1 14 août

COHABITATION IMPOSSIBLE ?

À l'image de cette retraitée qui s'est fracturée la jambe après avoir été renversée sur le trottoir par une trottinette électrique, la cohabitation entre engins électriques et piétons est problématique. Selon l'association "les droits du piéton", ces engins n'ont rien à faire sur le trottoir. Problème : ils ne peuvent pas non plus rouler sur la route. Les grandes capitales européennes réagissent diversement à ce phénomène.

Ce reportage est issu du journal télévisé de 20h du 14 août 2017 présenté par Julien Arnaud sur TF1

Le Parisien 15 septembre 2017

Tout Paris à 30 km/h, c'est pour demain !

>[Île-de-France & Oise](#)>[Paris](#) | M.-A. G. | 14 septembre 2017, 21h06 | MAJ : 15 septembre 2017, 16h23 | 51



Quatorze arrondissements devraient être transformés en « zones 30 » d'ici à la fin de l'année.

M.-A. G.

Paris voirie vitesse zone 30 Circulation

D'ici fin 2017, quatorze arrondissements seront en zone 30. Et en 2020 c'est 85 % de la voirie parisienne qui sera concernée par cette limitation de vitesse.

Et si la vitesse était limitée à 30 km/h partout dans la capitale ? Ne riez pas ! Ce devrait être très bientôt le cas si l'on en croit les décisions annoncées par la mairie de Paris. Quatorze arrondissements devraient en effet être transformés en « zones 30 »* d'ici à la fin de l'année. Une délibération sera votée en ce sens au prochain Conseil de Paris des 25 et 26 septembre, permettant de réaliser de nouvelles transformations dans les V^e, VI^e, VIII^e, X^e, XIV^e, XV^e, XVII^e et XVIII^e arrondissements durant tout l'automne.

A coups de pistes cyclables dessinées au sol, de trottoirs élargis, ou encore de carrefours surélevés, la mairie de Paris entend « apaiser » la circulation et permettre un meilleur partage de la rue entre piétons, cyclistes, autos et camions. Et en 2020 c'est 85 % du territoire parisien qui passera en « zone 30 ».

QUESTION DU JOUR. [LA QUESTION : Approuvez-vous la limitation de la vitesse à Paris à 30km/h ?](#)

Seuls les « axes principaux » comme les maréchaux ou les grandes avenues comme les Champs-Élysées verront leur vitesse de circulation maintenue à 50 km/h. Soit à peine 15 % de la voirie parisienne.

Après le lancement cet été du chantier « polémique » de réaménagement de la rue de Rivoli, les défenseurs de la voiture seront peut-être tentés de voir dans ce plan zones 30 un nouveau pied de nez de la ville de Paris à leur rencontre.

« La vitesse moyenne de circulation à Paris est de 15 km/h »

« Tout ceci est règlementaire. Nous ne faisons qu'appliquer le Code de la route ! » se défend par avance Christophe Najdovski, adjoint (EELV) chargé des transports. « La vitesse moyenne de circulation à Paris est de 15 km/h », rappelle l' élu. Le classement en zone 30 de tout Paris ne devrait donc pas transformer la capitale en une ville qui marche au ralenti mais plutôt en un centre citadin où les usagers se verront mieux et cohabiteront plus sereinement. A l'image des contre-sens cyclables qui sont généralisés à l'ensemble des rues parisiennes à quelques exceptions près. « Ça aussi c'est règlementaire. Et contrairement à ce qui avait été affirmé, ces contre-sens cyclables ne sont pas dangereux : il n'y a jamais eu d'accident depuis leur déploiement il y a 7 / 8 ans ! », assure l'adjoint chargé des transports.

« Les aménagements réalisés incitent bien sûr à lever le pied mais surtout à être plus prudent. Lors d'un choc entre une auto et un piéton à 30 km/h, la collision n'est pas mortelle à 80 %. Alors qu'à 50 km/h si ! », insiste Christophe Najdovski. Et qu'on se le dise, la ville ne compte pas s'arrêter là. Ponctuellement, en fonction des

demandes exprimées par les riverains et élus localement, des tronçons de voies pourront être piétonnisés ou transformés en « zones de rencontre ». L'automobiliste sera alors prié de réduire sa vitesse à 20 km/h et le piéton sera prioritaire.

Ces nouvelles limitations vont-elles s'accompagner de nouveaux radars dans la capitale ? A priori non. « Nous comptons d'abord et avant tout sur le civisme des gens », résume Christophe Najdovski.

**Les 1^{er}, II^e, III^e, IV^e, V^e, VI^e, X^e, XI^e, XII^e, XIII^e, XIV^e, XVIII^e, XIX^e, et XX^e.*

Les réponses aux questions que vous vous posez

Qui est concerné ?

La réponse est simple : tout le monde ! A l'exception bien sûr des véhicules prioritaires en intervention, tous les conducteurs de véhicules seront tenus de rouler à 30 km/h en dehors des grands axes parisiens. Automobilistes, taxis, chauffeurs de bus, routiers, pilotes de motos ou de scooters et... cyclistes, même si ces derniers sont peu nombreux à avoir les capacités physiques nécessaires pour dépasser la vitesse limite. Quant aux vélos électriques (de plus en plus nombreux à sillonner la capitale) ... pas de souci. La réglementation leur impose un bridage pour que l'assistance au pédalage se coupe à partir de 25 km/h.

Quels aménagements de voirie sont prévus ?

À terme, 85 % de la voirie parisienne, soit près de 1 500 km de rues, vont passer en zone 30. Les panneaux indiquant l'entrée dans ces zones à vitesse réduite vont donc se multiplier sur les trottoirs. Le marquage au sol (de gros « 30 » peints sur le bitume) et la signalisation lumineuse seront renforcés.

En revanche, pas d'angoisse à avoir pour vos amortisseurs : les rues ne devraient pas être parsemées de ralentisseurs, de dos-d'âne, ni de carrefour rehaussé. La ville, qui mise avant tout sur le civisme des conducteurs, compte privilégier les aménagements de sécurité pour améliorer la visibilité dans les zones 30. Certaines places de stationnement pour voitures à proximité des carrefours devraient ainsi être supprimées et remplacées par du stationnement pour les deux-roues.

Et l'ensemble des voies à sens unique, dans les zones 30, seront dotées de contresens cyclable. Les files vélo à contresens seront matérialisées par du marquage au sol et par des plots rétroréfléchissants à l'approche des carrefours.

De nouveaux radars dans les zones 30 ?

Les usagers de la route parisiens vont-ils lever le pied ? Pas sur compte tenu de la faiblesse du dispositif actuel de contrôle. Les radars fixes qui ont poussé comme des champignons dans la capitale (on en compte désormais près de 40) sont pour la plupart implantés sur le périphérique. Intra-muros, on trouve essentiellement des radars « feux rouges » et ceux qui mesurent la vitesse se trouvent sur des axes qui resteront à 50 km/h.

La généralisation des zones 30 va-t-elle s'accompagner de la pose de nouveaux radars ? La Préfecture de police (PP) de Paris ne le précise pas. « Le dispositif de contrôle de vitesse a vocation à travailler sur l'ensemble de la capitale, tout spécialement sur les zones accidentogènes et les axes structurants. Cette action englobe bien sur les zones 30, traitées en contrôles radars, notamment si leur caractère accidentogène est révélé ou si des infractions récurrentes y sont constatées », indique-t-on simplement à la PP.

Un moyen de réduire la pollution ?

C'est l'un des résultats recherchés. Mais l'effet direct de la généralisation des zones 30 sur la pollution sera sans doute difficile à démontrer. « On ne peut pas mettre en évidence un impact spécifique des zones 30 », reconnaît Karine Léger, ingénieure à Airparif. L'organisme de contrôle de la qualité de l'air, qui réalise des mesures régulières, a bien relevé une diminution de la pollution (massive pour les oxydes d'azote et les particules, plus réduite pour le CO₂) ces dernières années. Mais il est impossible de l'attribuer à la mise en place des zones 30 parisiennes (qui a débuté en 2015) plus qu'à d'autres facteurs.

« Une multitude d'autres paramètres entrent en jeu : les aménagements de voirie comme la piétonnisation des berges, l'interdiction des véhicules les plus anciens, la baisse générale du trafic, le renouvellement du parc automobile... » rappelle la spécialiste. Seule certitude : les émissions de polluants dépendent avant tout de la vitesse. A très basse vitesse, les véhicules émettent davantage de CO₂ alors que les grandes vitesses entraînent

plutôt une pollution aux oxydes d'azote. « Selon les modèles de véhicule et leur âge, la vitesse de circulation optimum pour limiter la pollution varie de... 30 à 60 km/h », rappelle-t-on à Airparif.

Moins d'accidents à redouter ?

L'abaissement des vitesses de circulation (l'un des premiers facteurs d'accidents) devrait logiquement se traduire par une baisse du nombre d'accidents dans Paris. L'an dernier, 40 personnes ont trouvé la mort dans les rues de la capitale contre 47 l'année précédente. Mais le nombre de piétons tués – la première catégorie de victimes, loin devant les conducteurs de deux-roues et les cyclistes — a lui augmenté de près de 9,5 % entre 2015 et 2016 (passant de 21 à 23 morts) alors même que les zones 30 gagnaient du terrain dans la capitale durant la même période.

« C'est très bien de réduire les vitesses de circulation dans les villes », réagit Jean-Paul Lechevalier, président de l'association Droits des piétons. « Mais faire respecter les limites de vitesse, c'est encore mieux », ajoute-t-il aussitôt en déplorant la faiblesse des contrôles.

La ville sera-t-elle moins bruyante ?

Les habitants des quartiers qui passeront en zone 30 peuvent l'espérer. Bruitparif, l'association chargée de mesurer la pollution sonore en Ile-de-France, ne dispose pas d'analyses sur les secteurs qui appliquent la limitation de vitesse. Mais l'organisme a réalisé une étude « avant/après » sur l'avenue de Clichy (XVII^e- XVIII^e) passée à 30 km/h à la faveur de son réaménagement en 2013. Résultat : une baisse « légère mais néanmoins significative » de la pollution sonore, de l'ordre d'un décibel en journée et de 2 dB la nuit.

« Cela peut paraître négligeable. Mais il faut savoir qu'une hausse de 3 dB correspond en perception à un doublement de l'énergie sonore », rappelle Fanny Mietlicki, directrice de Bruitparif. « L'essentiel dans la mise en place des zones 30, c'est la logique d'apaisement qu'elle suppose », poursuit-elle « Nous avons réalisé une enquête francilienne l'an dernier qui a démontré que les gens n'ont pas conscience du facteur vitesse dans la pollution sonore. Quand on leur parle de réduction du bruit du trafic routier, ils répondent véhicules électriques mais rarement réduction de la vitesse. »

Finalement, qu'est-ce que ça change ?

« 30 km/h partout ? Encore faudrait-il pouvoir atteindre cette vitesse ! » Les associations d'automobilistes, qui dénoncent la politique « anti-voiture » de la mairie de Paris, ont accueilli l'annonce de la généralisation des zones 30 par cette boutade. Les chiffres leur donnent plutôt raison. Selon les relevés effectués par les services de la mairie de Paris, la vitesse moyenne de circulation à l'intérieur du périphérique se situe entre 15 et 16 km/h (contre 19 km/h en 1996). « Mais l'enjeu des zones 30, c'est aussi d'améliorer la fluidité du trafic », soulignent les spécialistes de la voirie qui rappellent que le passage de 80 à 70 km/h maximum sur le périphérique en 2014 a permis de réduire l'effet « accordéon » sur la chaussée. Les réductions de la vitesse maximum autorisée s'est traduite par une hausse des vitesses moyennes de circulation de près de 5 km/h.

Ouest-France 15 septembre 17

l'édition du soir

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Vendredi 15 Septembre 2017

Pourquoi les zones 30 en ville font polémique ?



[Agrandir](#)

ACTUALITÉ

À Paris, quatorze arrondissements seront placés en zone 30 km/h avant fin 2017. La capitale n'est pas la seule ville de France à vouloir obliger les conducteurs à lever le pied, notamment pour améliorer la sécurité, réduire le bruit et la pollution. Mais n'y a-t-il vraiment que des avantages à limiter la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations ?

Fini, les voitures roulant à toute allure dans les rues de Paris ! Avant la fin de l'année, de nouvelles « zones 30 km/h » vont fleurir un peu partout dans les arrondissements de la capitale. En 2020, 85 % du territoire de la ville sera limité à 30 km/h, selon le quotidien *Le Parisien*. Sur les axes principaux comme les grands boulevards, la vitesse maximum restera quant à elle maintenue à 50 km/h.

Mais Paris n'est pas pionnière en la matière. Des villes comme Lorient ou Fontainebleau n'ont pas hésité à inciter les automobilistes à lever le pied, en généralisant la circulation à 30 km/h depuis plusieurs années. En 2016, l'agglomération de Grenoble a été la première d'importance à suivre cette tendance dans la métropole.

Moins ou plus de pollution ?

Du côté des associations d'automobilistes, cette limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h fait grincer des dents. « Avec cette réduction de la vitesse, on ne prend pas en compte la question d'un point de vue

global, estime Pierre-Olivier Cavey, directeur des études pour la Ligue de défense des conducteurs. **Par ailleurs, le 30 km/h est souvent présenté comme un moyen de lutter contre la pollution et le bruit. Alors que l'émission de dioxyde de carbone (CO2) et d'oxyde d'azote (NOx) est plus importante à 30 qu'à 50 km/h... »**

Dans sa lettre d'information publiée en juin 2013, la FNAUT (Fédération nationale des Associations d'usagers des transports) rétorque : **« La pollution dépend davantage de la fréquence des variations de vitesse que de la vitesse moyenne. À 30 km/h, on conduit de manière plus anticipée et moins heurtée qu'à 50. »**

Moins de risques d'accidents

Selon la Sécurité routière, le rapport direct entre la vitesse des véhicules et la gravité des accidents est objectivement confirmé. Entre 30 et 50 km/h, la distance de freinage double, et le champ de vision se trouve réduit, provoquant un effet tunnel. Avec la réduction de la vitesse, le risque d'accident mortel décroît.

À 30 km/h, un automobiliste percutant un piéton a 80 % de chance de ne pas le tuer, alors qu'à 50 km/h, ce pourcentage tombe à 20 %. « Limiter la vitesse, c'est bien, encore faut-il pouvoir la contrôler », indique Jean-Paul Lechevalier, président de l'association Droit des piétons. Sa solution ? « Installer des radars piétons, comme celui mis en service à la Grande-Motte cet été. »

Pollution sonore

Autre avantage, une diminution de la vitesse de circulation de 50 à 30 km/h permet une réduction sonore de 2 décibels en moyenne selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Mais pour la Ligue de défense des conducteurs, aménager les villes en zone 30 génère aussi un coût : **« En moyenne, l'aménagement d'une zone 30 km/h coûte environ un million d'euros, en prenant en compte la mise en place des dispositifs d'entrée et de sortie de zone, et ceux ralentissant les véhicules. »**