

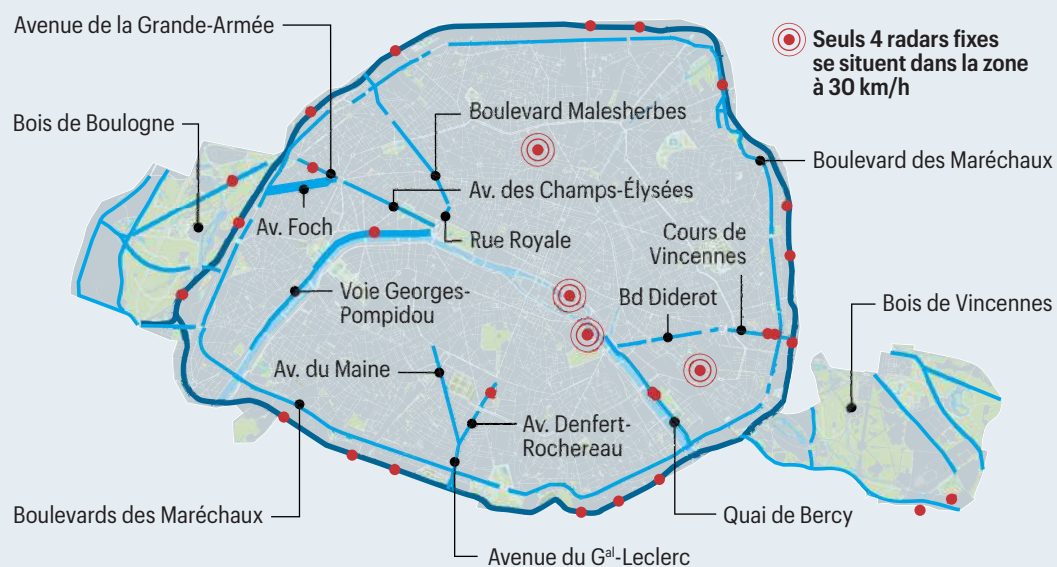
CIRCULATION | Alors que des associations continuent de se battre pour faire annuler cette limitation de la vitesse dans les rues de la capitale, nous avons cherché à savoir si quelqu'un vérifie que cette nouvelle réglementation est bien respectée...

30 km/h à Paris

Mais qui contrôle ?

Les limitations de vitesse et les radars fixes

● Zone limitée à 30 km/h — Axes maintenus à 50 km/h — Périphérique (70 km/h) ● Radars fixes



Le Parisien-Infographie.

Nicolas Goinard

UN PETIT KILOMÈTRE par heure et une douloureuse à 375 €. Voilà la mésaventure vécue par Nicolas, un motard de 41 ans flashé par le radar fixe du quai Saint-Bernard (V^e arrondissement), une route limitée, comme la grande partie des artères de la capitale, à 30 km/h. Il n'a pas reçu l'avis d'amende initial et s'est retrouvé avec une facture majorée à régler. Pas de chance pour lui, puisque hormis les boîtes à flasher scellées au macadam intra-muros – hors boulevard périphérique – la vitesse est peu contrôlée à Paris.

« Le Parisien » a cherché à savoir si des humains – et pas simplement des machines – mesuraient la vitesse des automobilistes. Et un constat s'impose : si l'arrêté est entré en vigueur depuis le 30 août 2021, peu nombreuses sont les opérations visant à faire respecter cette mesure.

Contactée, la préfecture de police de Paris, compétente en matière de sécurité routière, répond : « Les 30 km/h, ça concerne la mairie de Paris. » À demi-mot, l'interlocuteur nous laisse entendre que les agents de la police nationale, notamment ceux des compagnies motocyclistes,

ne contrôlent pas les 30 km/h. Une source interne confirme : « Ce n'est pas une priorité. C'est impossible de rouler vite dans Paris. En revanche, il y a d'autres comportements bien plus dangereux, à deux-roues par exemple, sur lesquels nous axons nos opérations. » Les contrôles des policiers nationaux, jumelles vissées aux yeux, se font, mais généralement sur les axes plus roulants. Vous les croirez principalement aux sorties des tunnels routiers.

Une amende de 90 €

Si les policiers nationaux n'ont pas les yeux rivés sur le 30 km/h, qui s'en occupe ? Les policiers municipaux (PM) ? Au nombre de 555 à Paris, un an après la création de ce service, ils arpentent le macadam et, en tant qu'agents de police judiciaire (API), sont compétents pour mesurer la vitesse. Encore faut-il qu'ils soient équipés. Car si la Ville de Paris se réjouit de la décision du tribunal administratif de reconnaître que « l'abaissement de la vitesse maximale dans les rues de la capitale est susceptible de diminuer drastiquement le risque d'accident grave, voire mortel pour un piéton », ses fonctionnaires n'ont pas les moyens pour mesurer la vitesse des voitures.

La mairie de Paris répond que « dans le cadre de leur mission de tranquillité publique, les agents de la police municipale peuvent constater une vitesse non adaptée » et verbaliser. Des constatations au jugé qui débouchent sur des PV. Sur les sept premiers mois de l'année 2022, la PM de Paris avait ainsi dressé 674 amendes pour des vitesses non adaptées contre 806 amendes similaires sur toute l'année 2021. Des chiffres qui concernent aussi les vélos et les trottinettes roulant trop vite.

« J'appelle ça verbaliser au doigt mouillé, réagit M^e Rémy Josseume, avocat spécialisé dans les délits routiers. Cette infraction, on l'appelle vitesse excessive en raison des circonstances, et c'est facilement contestable devant les tribunaux. Pour que ça tienne, il faut caractériser un contexte. Par exemple, des conditions météorologiques, les abords d'une école, un virage ou que l'agent verbalisateur ait entendu les pneus qui crissent »

Cette amende s'élève à 90 €, et l'automobiliste ne perd aucun point. « Ce n'est pas très dissuasif », poursuit M^e Josseume, qui confirme avoir lui aussi ce sentiment que personne ne contrôle : « Quand, dans les départements, la vitesse est passée de 90 à 80 km/h, je me suis retrouvé avec des seaux de procédures, beaucoup de gens se faisaient prendre. Je me suis dit que pour l'entrée en vigueur des 30 km/h, ça allait être la même chose. Mais rien ! Les gens n'ont pas changé leur comportement. » Pour inverser cette tendance, la Ville de Paris confie être en train d'expertiser « la possibilité d'équiper des effectifs avec des radars jumelles ». Et d'ajouter : « Il existe quelques radars vitesse à Paris qui ont été installés par la préfecture de police (voir infographie), mais le maillage est insuffisant. Pour renforcer la sécurité des plus vulnérables, la Ville de Paris souhaite l'installation de radars urbains de nouvelle génération qui pourraient contrôler les excès de vitesse comme les franchissements de feux rouges. »

Mais en attendant, une deuxième bataille devant la justice administrative attend la mairie de Paris. M^e Patrick Tabet, l'avocat des associations (Rouler libre, le Comité Marais Paris, l'Union parisienne et l'Intersyndicale nationale des VTC) qui avaient attaqué l'arrêté devant le tribunal administratif de Paris, a annoncé faire



Paris (IX^e). L'arrêté instaurant la limitation de la vitesse à 30 km/h dans une grande partie des rues de la capitale est entré en vigueur le 30 août 2021.

appel. « Cet arrêté aggrave la situation dans le domaine de la sécurité routière et de la pollution de l'air », indique l'avocat.

Principale cause d'accidents : les refus de priorité

Dans sa requête, il expliquait que l'arrêté affirmait que « les excès de vitesse constituent l'une des principales causes d'accidents sur Paris (entre 16 et 23 % de 2010 à 2018, selon les bilans des déplacements) ». Et notait : « S'il apparaît que les excès de vitesse ont effectivement représenté 16 % des causes d'accidents en 2018, il ne s'agit là que de la quatrième cause. Le plus récent bilan de sécurité routière, établi par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière pour l'année 2018, démontre que les principales causes d'accidents de la route à Paris sont les refus de priorité aux piétons ou entre véhicules, lesquels représentent 20,5 % des accidents, les changements de direction, de files ou les dépassements dangereux (18 % des accidents), ainsi que d'autres causes diverses à l'origine de 22 % des accidents. »



Cette infraction, on l'appelle vitesse excessive en raison des circonstances, et c'est facilement contestable.

M^e Rémy Josseume, avocat spécialisé dans les délits routiers



les piétons autour du Bon Marché qui ralentissent la course ou cette utilisatrice de trottinette en difficulté pour garer son véhicule.

L'approche est différente sur les plus grands axes. Boulevards Auriol (XIII^e), puis du Montparnasse (VI^e, XIV^e, XV^e) et même Raspail (VI^e, VII^e, XIV^e), les artères restent également étonnamment vides en ce jour de vacances scolaires. Et nous sommes plusieurs à maintenir la vitesse limite. Mais quelques automobilistes pressés me font sentir qu'ils n'ont pas l'intention de rester sous les 30 km/h.

Une seule envie quand on traverse la capitale : en sortir !

Les marquages au sol rappellent pourtant cette obligation. Deux berlines semblent hésiter, puis me dépassent allègrement. Un peu plus loin, ce sont deux taxis qui me doublent en trombe. Il me faut même passer la quatrième, au risque de bloquer le boulevard. 46 km/h... Heureusement qu'il n'y a pas de radar... Mais quelques mètres plus loin, un dos-d'âne, la fin d'un marché et le feu rouge stoppent la course de tous les véhicules. Et tous ceux qui venaient de me doubler se retrouvent eux aussi à l'arrêt.

Pour à nouveau, rue des Écoles (V^e), rue Vaugirard (VI^e, XV^e) et tout le long du parcours, marquer le pas, tantôt en raison d'une livraison en double file, tantôt parce qu'il faut traverser une étroite ruelle historique, dont la beauté éclipse momentanément mon ennui.

Une avancée pénible et laborieuse qui finit par ne susciter qu'une seule envie : en sortir. À Paris, mieux vaut laisser la voirie à ceux qui n'ont vraiment pas d'autres choix.

L'application d'aide à la conduite Coyote a mesuré la vitesse moyenne de la circulation dans Paris, en journée, entre 7 heures et 21 heures, sur les routes abaissées à 30 km/h en 2021. Sans surprise, elle est de 22,9 km/h. Même la nuit, c'est-à-dire de 22 heures à 6 heures du matin, où les véhicules se font rares, elle reste en dessous de la limitation de vitesse, à 27 km/h. « D'une façon générale, les vitesses moyennes sur les axes sont toujours inférieures aux limites », précise Coyote.

La vitesse limitée à 30 km/h élargie à la quasi-totalité du territoire parisien date de l'été 2021. Mais 60 % des rues parisiennes l'étaient déjà avant. La Ville de Paris rappelle qu'elle a baissé la vitesse pour réduire les nuisances sonores. « Une réduction de 20 km/h de la vitesse des usagers de la route permet de diviser par deux le bruit (de l'ordre de -3 dB) aux abords des voies de circulation », explique-t-elle sur son site Internet. Elle réduit aussi la gravité des accidents et permet un meilleur partage de la voirie avec les mobilités douces telles que les trottinettes ou les vélos.

Entre les bouchons qui font rouler au pas et, à l'inverse, des automobilistes pressés qui obligent à accélérer à certains endroits, pas facile de circuler à 30 km/h à Paris.

ON A TESTÉ | Réussir à rouler à cette vitesse relève de l'exploit

Jila Varoquier

EN THÉORIE, la limitation de la vitesse à 30 km/h à Paris peut se justifier dans la plupart des rues. Pour réduire les nuisances sonores par exemple, mieux partager la chaussée entre les vélos, les voitures, les trottinettes, les scooters et les piétons, ou encore parce que certaines zones ne permettent pas d'aller plus vite. Dans les faits – et tous les automobilistes qui y circulent le savent –, en raison de tous ces obstacles, on ne dépasse de toute façon que rarement cette vitesse dans la journée. Mais il faut le reconnaître, les rares fois où les grands axes se vident, maintenir le compteur sous 30 km/h n'est pas aisé.

Nous en avons (re)fait l'expérience, le mercredi de la semaine de Noël, entre 14 heures et 16 heures. Malgré l'arrivée imminente des fêtes, les rues sont assez fluides. Direction Montparnasse (XIV^e) depuis la porte de Charenton (XII^e), puis sens retour, avec comme seule contrainte celle d'éviter le boulevard périphérique (70 km/h) et les Maré-

chaux, qui font partie des rares axes encore autorisés à 50 km/h.

À peine somme-nous entrés dans Paris par la rue de Charenton qu'un premier constat s'impose : les feux rouges sont si rapprochés qu'il est difficile de dépasser même les 20 km/h ! Un peu plus loin, il y a ici un véhicule qui veut tourner sans l'avoir signalé, là celui qui s'est trom-

pé, plus loin encore le cycliste au milieu de la route qui oblige à aller au pas.

Les aléas sont si nombreux que la vitesse reste généralement assez basse et donc en dessous de la limitation de vitesse. Place d'Italie (XIII^e), ce sont les travaux qui nous bloquent et nous font avancer au pas. Rue de Sèvres (VI^e, VII^e, XV^e), ce sont



22,9 km/h
C'est la vitesse moyenne de la circulation dans Paris en journée sur les routes abaissées à 30 km/h.

LP/PAUL ABRAN

LP/BENOÎT THASSE