

A Paris, le fiasco de la piétonnisation du quartier Montorgueil Saint Denis

Depuis la suppression de bornes rétractables, à l'entretien jugé trop coûteux par la Ville de Paris, cette zone pionnière en matière de piétonnisation est envahie par les véhicules.
LE MONDE | 17.04.2017 à 06h46 | Par Patricia Jolly

Dévoilement des plans « piéton » et « vélo », piétonnisation des voies sur berges, inauguration du parc « Rives de Seine » réservé aux piétons et aux cyclistes... Les mesures de la maire de Paris, Anne Hidalgo (PS), pour « rééquilibrer l'espace public » et réduire la circulation et la pollution, exaspèrent les habitants du quartier Montorgueil-Saint-Denis (2^e arrondissement). Ils se sentent exclus d'une politique d'aménagement urbain dont ils ont été les pionniers.

Dès 1991, l'accès à leur quartier a été régulé par un système de bornes rétractables automatiques installées aux cinq accès principaux. L'espace Montorgueil-Saint Denis, indissociable de celui, très fréquenté, des Halles, était devenu une des zones urbaines piétonnes les plus vastes de France. Primeurs, commerces de bouche, bars, restaurants, boutiques branchées : ses rues pavées offraient l'atmosphère d'un village commerçant. Les entrées et sorties de véhicules triés sur le volet (voitures de riverains, camions de livraison, taxis, véhicules de secours...) étaient régulées 24 heures sur 24 par une cinquantaine de fonctionnaires de la préfecture de police opérant depuis deux PC, grâce à des caméras de surveillance et des parlophones.

Mais les bornes ont vieilli ou se sont abîmées. Et la Ville de Paris – qui a chiffré le coût de fonctionnement du système à 570 000 euros pour l'année 2011, et la seule remise en état des bornes à 450 000 euros – a opté pour leur désactivation dès l'automne 2011, avant de les supprimer en 2014. « *Du coup, nous avons plongé dans la situation inverse à celle qu'Anne Hidalgo prétend imposer dans le centre de Paris* », déplore François Gros. Membre du conseil de quartier, il dénonce « *le décalage* » entre le « *discours officiel* » d'élargissement des zones piétonnes dans Paris et la « *remise en cause* » de celle de son quartier. « *Sur le budget annoncé de 90 millions d'euros pour son plan piéton, la maire de Paris devrait pouvoir trouver une enveloppe pour résoudre nos problèmes* », estime-t-il.

A l'été 2013, un nouveau plan de circulation avec seulement deux accès possibles avait permis de réguler la circulation de transit dans cette zone. Mais un comptage, en février, révèle une nette dégradation. Pour moins de 4 000 véhicules par jour à l'époque, on en compte plus de 9 000 par jour, actuellement. Soit un trafic quasi continu dans cette zone piétonne, de jour comme de nuit.

« Machine à cash »

« *Il règne dans les rues de notre quartier une anarchie totale* », résume François Gros. De fait, les panneaux de réglementation situés aux entrées sont surchargés et à peine lisibles, et l'absence de signalement de la zone piétonne par les GPS incite à la couper. Le stationnement et la circulation rendent la chaussée et les trottoirs – non protégés et sur lesquels débordent les terrasses – impraticables aux piétons. Les horaires de livraison et les limitations de gabarits n'y sont pas plus respectés que la vitesse de circulation, en principe limitée à celle « d'un homme au pas ».

« *J'assiste régulièrement à des accrochages car la signalisation n'a plus aucun effet*, témoigne Franck Briand, un commerçant du quartier, *mais ces accidents, souvent réglés par constats amiables, n'apparaissent pas dans les statistiques de la ville ou de la police*

». Pour lui, la mairie centrale n'a pas anticipé l'« *incivilité* » qui règne depuis la suppression des bornes. « *Imaginer que les conducteurs de véhicules motorisés vont s'adapter relève du vœu pieux* », soupire-t-il.

Jacques Boutault, le maire EELV du 2^e arrondissement, est las d'être soupçonné d'inaction par ses administrés : « *J'alerte la ville de Paris et la préfecture de police depuis des années, sans résultat*, dit-il. *Il semble que faire respecter cette zone ne soit pas une priorité budgétaire* ». Sur 52 agents de surveillance de Paris (ASP) affectés à plein-temps sur la zone à sa création, il en reste moins de vingt. Pour preuve de « *l'importance de l'action menée sur le terrain* », la préfecture de police décoche des statistiques. En 2015, 18 625 procès-verbaux ont été dressés pour des infractions au stationnement et 3 148 pour des infractions routières. En 2016, les chiffres montent à 29 897 pour le stationnement et 5 303 pour les infractions. Et 3 410 « deux-roues ou quatre roues » ont fait l'objet d'une procédure de demande d'enlèvement.

Un « vœu » pour une circulation « apaisée et sécurisée » a été voté à l'unanimité par les élus du 2^e arrondissement en décembre 2016. Approuvé depuis par le Conseil de Paris, il devrait aboutir

en 2018 à la mise en place d'un test de « vidéo verbalisation » dans le quartier Montorgueil-Saint-Denis. Les plaques d'immatriculation des véhicules entrants seraient filmées et des contraventions émises sous le contrôle d'un fonctionnaire de police, si celles-ci n'appartiennent pas à un riverain ou à un professionnel répertorié.

Les riverains y voient essentiellement une « *machine à cash* » sans effet sur leurs problèmes. Le préfet de police – qui a autorité pour mettre en place le système – a indiqué à la ville de Paris, dans un courrier du 17 février, qu'il n'est « *pas opposé* » à cette mesure, pourvu qu'elle n'implique pas

« *l'intervention ou la présence des forces de l'ordre (...) déjà largement mobilisées par le plan Vigipirate* ».