



Pour une Ville plus Sûre
et plus Agréable à Vivre

ASSISES DE LA MOBILITE – COMMISSION MODES ACTIFS CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION RUE DE L'AVENIR – 15/10/2017

La mobilité est un besoin fondamental, un droit qui doit être offert à toutes les catégories de citoyens, en particulier aux 15 millions d'habitants de la ville périphérique, dont un grand nombre sont dépendants de la voiture. Les modes actifs doivent être, en complément des transports collectifs, un vecteur de la lutte contre la ségrégation spatiale et sociale.

Rue de l'Avenir travaille depuis 30 ans à donner aux enfants une place dans la ville. Actuellement, nous soutenons aussi les aînés pour lesquels l'inadaptation de l'espace public est de même nature. Le vieillissement de la société a des conséquences qui ne sont pas réellement prises en compte alors que le nombre des séniors augmente d'année en année.

Notre association soutient à la fois l'usage du vélo et la marche à travers la qualité et le confort de l'espace public. Toutefois, dans la mesure où il existe un soutien important à la pratique cyclable, nos propositions concernent plus particulièrement la marche.

La circulation des piétons

D'une façon générale, concevoir les aménagements de voirie urbaine en partant du point de vue des piétons et des cyclistes et non plus dans l'objectif de privilégier les déplacements motorisés, comme ce fut le cas depuis 50 ans.

Elimination ou atténuation des ruptures d'itinéraires et des détours imposés aux usagers vulnérables dans certains aménagements de façon à assurer les continuités piétonnes :

- Confort du cheminement sur les trottoirs et lisibilité des itinéraires,

Simplification des carrefours,

Définition des temps de feu en référence à la pratique piétonne.

Sécurisation des traversées, notamment

Mise en valeur de la ligne d'arrêt des sas vélo par un marquage au sol plus visible,

En cohérence avec l'article R 417-11, interdiction du stationnement sur les 5 mètres en amont des passages piétons et dans les sas vélo,

Mise en place de stationnement 2 roues sur les places de stationnement supprimées dans les 5 mètres en amont des passages piétons,

Renforcement de l'éclairage de nuit.

- *Au titre de la future loi d'orientation sur les transports nous souhaitons que soit inscrite une obligation de prise en compte des piétons dans toute intervention sur l'espace public.*

Le trottoir

Si les règles d'utilisation de la voirie urbaine ne sont pas claires et si elles ne sont pas appliquées, les conflits piétons/cyclistes continueront à se multiplier. Concernant la cohabitation avec les Engins de Déplacement Personnels, le problème est le même, mais plus grave en raison de la vitesse de ces engins. La perspective de pouvoir les brider semble illusoire lorsqu'on constate les pratiques actuelles concernant les deux roues motorisées.

Il est nécessaire de « sanctuariser » les trottoirs où circulent les usagers vulnérables : enfants, piétons âgés, personnes en situation de handicap et d'interdire l'usage de tous les



*Pour une Ville plus Sûre
et plus Agréable à Vivre*

Engins de Déplacement Personnels, à l'exception des aides au déplacement des personnes en situation de handicap,

- Sur les trottoirs,
sauf si la largeur du trottoir (plus de 3 m) permet de délimiter un couloir dédié,

Dans les secteurs où le piéton est prioritaire, aires piétonnes et zones de rencontre.

Possibilité donnée aux élus d'interdire les EDP sur tout ou partie de leur territoire.

Concernant les EDP motorisés, obligation de circuler sur la chaussée, avec homologation des engins, assurance et formation des conducteurs.

- *Au titre de la future loi d'orientation nous souhaitons une sanctuarisation des trottoirs, une définition des Engins de Déplacement Personnels au code de la route et leur interdiction sur les trottoirs.*

Le stationnement

Le stationnement ne peut plus continuer à être l'appropriation privée d'un bien collectif au profit des modes motorisés mais être intégré dans une approche qualitative du potentiel d'urbanité que peut retrouver l'espace public si l'on ne privilégie plus le stationnement.

Le stationnement occupe un espace stérile très important qui pourrait être rendu aux piétons et aux cyclistes. La largeur de trottoir nécessaire pour que deux personnes en fauteuil ou accompagnées d'une poussette puissent se croiser est de 1,80 mètre. Le stationnement, pris très souvent sur le trottoir préexistant, a limité l'usage de la marche et du vélo.

- *Au titre de la future loi d'orientation, il nous paraît nécessaire de supprimer ce stationnement lorsque le trottoir présente une largeur de moins de 1,80 mètre et de rétablir sa largeur initiale.*

La compétence des concepteurs

Une « boîte à outils » des aménagements favorables aux piétons existe depuis de nombreuses années, mise en forme grâce au travail du CERTU puis du CEREMA. Ces recommandations sont soit inconnues de beaucoup de concepteurs, soit appliquées de façon systématique sans se poser la question de l'usage et encore moins celle du vivre ensemble.

Il est donc nécessaire de contribuer à changer les pratiques et notamment de généraliser la co-conception des espaces publics avec les habitants, de façon à prendre en compte les usages et à faciliter l'évaluation et le retour sur l'ouvrage.

Améliorer la compétence professionnelle des concepteurs intervenant sur la voirie, ingénieurs, architectes, paysagistes, urbanistes..., de façon à changer les comportements dans les études techniques et promouvoir la concertation passe par :

- La création d'un agrément ou d'un label, à l'instar de ce qui se fait dans le bâtiment, L'organisation de stages de formation.

Prendre exemple sur l'ADEME qui a organisé des formations consistant à intégrer les problématiques environnementales dans l'urbanisme, très appréciées et très fréquentées bien qu'elles soient payantes.

- *Au titre de la future loi d'orientation, il nous paraît nécessaire d'imposer un agrément ou d'un label à toute entreprise qui soumissionne à un marché public d'aménagement de la voirie.*

La vitesse



Pour une Ville plus Sûre
et plus Agréable à Vivre

La loi de Transition Energétique a donné la possibilité aux collectivités de choisir leur vitesse de référence en agglomération. Un certain nombre de villes s'en sont saisies mais le manque de contrôles rend cette mesure inefficace. Or, les limitations de vitesse en ville sont le préalable indispensable au partage de la rue par les différents modes de déplacement.

Dans un secteur dense où les limitations de vitesses à 20 et à 30 km/h sont réellement respectées, il est possible de supprimer l'obligation de traverser sur les passages piétons, à l'exception des artères où la vitesse est limitée à 50 km/h.

Le déploiement de radars automatiques en zone urbaine est une mesure complémentaire à l'aménagement de la voirie et aux limitations des vitesses :

- Mise en place des modalités de contrôle sanctions automatisés en ville, Choix de la localisation en fonction du contexte.

En fonction des avancées technologiques, on peut aussi envisager des contrôles automatisés dans le cadre du pouvoir de police des maires concernant, en particulier,

- le stationnement dangereux, notamment à proximité des intersections, le stationnement sur les trottoirs, voitures et 2RM et arrêt sur les passages piétons, le non-respect des sas cyclistes, qui protègent aussi les piétons en améliorant leur visibilité en traversée.

- *Nous attendons une adaptation législative ou réglementaire pour que le pouvoir de police des maires dispose des pleines compétences pour gérer ces infractions avec les outils utilisant les possibilités offertes par les nouvelles technologies.*

L'organisation urbaine

La loi doit traiter le lien avec l'urbanisme pour réduire le nombre et la portée des déplacements motorisés, notamment,
en zone rurale, en conditionnant la construction neuve hors bourg à la présence d'une offre de mobilité alternative à la voiture et accessible à tous,
en zone urbaine, en mettant en place des encouragements à la mixité fonctionnelle (logements, activités, commerces) et en proscrivant les zones mono-fonctionnelles.

- *La loi doit aussi renforcer la prise en compte de l'accessibilité universelle et du vieillissement de la population, un cadre urbain favorisant la proximité, ainsi que la sécurité dans les transports (sécurité routière et sûreté).*