

## SOMMAIRE

Une ville en marche pour la marche en ville .....	2
Grenoble-Alpes-Métropole subventionne les « bons projets » .....	3
La place du piéton et la démarche Code de la rue .....	3
Question de vocabulaire .....	3
Les marcheurs à New-York : la conférence Walk21 .....	4
Pourquoi il ne faut pas tracer de « Passage-Piétons » sur les voies de desserte .....	5
La marche au cœur des mobilités .....	6
Le passage-piétons au regard du principe de prudence : les habitudes se changent ! .....	7
Bibliographie .....	8

## ÉDITORIAL

### *Garder la perspective*

**C**e bulletin est consacré à la marche en ville. Fondamentalement c'est presque un pléonasmе. Ou ça devrait en être resté un. Mais...

*Mais les villes s'étendant les véhicules ont été utiles, nécessaires, pour relayer la semelle lorsque les distances ou les charges se sont faites excessives.*

*On aurait pu, on aurait dû rester raisonnable. L'aide du véhicule : fiacre, vélo, auto, bus, n'aurait jamais dû aller jusqu'à nier la pratique de la marche, ou du moins la rendre inconfortable et même dangereuse. Nier la marche c'est nier la ville elle-même.*

*Mais le « progrès » du moteur, la facilité de la vitesse, n'ont pas été maîtrisés. On a même cédé à l'illusion d'une ville nouvelle, d'une ville adaptée à l'automobile.*

*On sait aujourd'hui que ça ne marche pas, et qu'en plus ici en Europe nous n'en voulons pas. Il faut donc rétablir la ville dans son fonctionnement essentiel : le déplacement des personnes, les rencontres et les échanges entre elles.*

*Les zones particulières de circulation sont une contribution décisive pour cela, offrant une panoplie complète et de qualité, aire piétonne, zone de rencontre, zone 30, pour le rétablissement, dans des zones progressivement étendues à la quasi-totalité de la ville, de conditions normales de déplacement pour les personnes, et de conditions permettant l'épanouissement de la vie locale.*

*Le piéton respire l'air de sa ville qui sera de meilleure qualité si l'usage de l'auto est réduit. Il doit être encouragé à résider plutôt dans le cœur de ville et pour cela y trouver des incitations fortes pour y garer son auto sans être obligé de s'en servir. Le piéton souhaite aussi parfois prendre son vélo et préfère ne pas se retrouver tout seul dans des rues où le trafic auto serait encore trop important et trop rapide. Il serait heureux demain de prendre le bus pour aller à l'autre bout de la ville, pourvu que ce soit un exercice facile et agréable et il veut, en banlieue, entre béton et bitume, échapper au « malheur des immobiles ». Le piéton-urbain appréciera de trouver à la porte de la ville des espaces naturels respectés, sauvegardés, non « mités » et le piéton-contribuable préfère que les ressources financières ne soient pas gaspillées dans des infrastructures automobiles désormais excessives et vaines. Mais il veut aussi prendre sa voiture avant de retrouver la marche...*

*On voit bien que le bonheur de l'homme de la ville, de l'homme qui marche, repose sur un système complet, complexe, équilibré, harmonieux, mêlant les diverses composantes de la problématique de la mobilité avec les gestes d'urbanisme structurant la ville.*

*À la Rue de l'Avenir nous souhaitons inclure la démarche du « code de la rue » dans la perspective de la ville de l'avenir ou de l'avenir de la ville. C'est comme chacun voudra !*

**Gilbert LIEUTIER, Président**

« **BONNE**

**ET HEUREUSE**

**ANNÉE 2010 »**

## UNE VILLE EN MARCHÉ POUR LA MARCHÉ EN VILLE

*Dans ce Bulletin, nous avons regroupé un certain nombre d'événements mais aussi de réflexions sur la marche, un sujet qui émerge de façon incontestable dans l'actualité.*

Une ville en marche pour la marche en ville, la formule est de Fanch Ruellan, auteur d'un Mémoire de fin d'étude (1) qu'il faut donner à lire autour de nous, aux politiques comme aux techniciens soucieux. Dans son numéro de Septembre 2009, la revue *Les essentiels*, présente un résumé des différentes propositions contenues dans le Mémoire : *Promouvoir les pratiques piétonnes et du partage de l'espace à l'espace partagé, faire cohabiter les usagers de la rue.*

Dans une première partie l'auteur « explore », analyse. Il propose un regard neuf, patient, curieux et critique. Ce travail de fourmi, parfois teinté d'humour, est trop important pour prétendre le résumer en quelques lignes. Il revient sur Buchanan et Le Corbusier : « la faille est qu'ils ont souhaité trop les protéger (les piétons) en leur aménageant des espaces réservés ». Dans les centres piétonnés, les anciens commerces sont remplacés par des franchisés. Nombreuses sont les raisons de fuir ces quartiers. L'espace spécialisé, divisé est appauvri. Il parle de la fausse sécurité des passages-piétons, de feux tricolores contre-productifs, d'une approche esthétisante « nouveau riche », des distances à parcourir à pied qui augmentent (effets de coupure), de l'inconfort, de la qualité de l'environnement traversé. Les trottoirs sont larges mais encombrés ? Il rappelle la règle des 3 tiers, un tiers pour les étals des commerces, un autre pour les arbres et le mobilier urbain, le troisième pour les piétons. Il rappelle des initiatives intéressantes en Hollande (espaces verts plantés et entretenus par les habitants), à Genève (plan piéton en minutes), bref rien de spectaculaire, mais la reconnaissance du rôle du piéton dans la vie sociale.

Il dénonce la vision défensive et systématique des aménagements. On peut les utiliser avec parcimonie et les intégrer dans une logique globale

mais ces aménagements ponctuels ne font pas une politique globale (2).

Ces réflexions débouchent sur des propositions qui misent sur le long terme.

Ce n'est pas en supprimant les occasions de conflits d'usage qu'on parviendra à réhabiliter notre civilité (3). Il propose de sortir de l'approche classique de la gestion des flux assimilés à des fluides dans des tuyaux. À la gestion technique des flux, il oppose la gestion sociale des conflits. Dès lors, on est obligé de ralentir, d'être attentif, de négocier avant de passer. On « désaménage ». C'est « le chaos productif ». L'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité, la cohabitation, la mixité, la civilité dans un espace banalisé où les usages sont suggérés.

Il évoque la *Spielstrasse* (la rue du jeu) de 1970 et la *Woonerf* aux Pays-Bas, l'*home zone* en Angleterre et la zone de rencontre plus récente, mais sa préférence va vers le *share space* (espace partagé). Il oppose espace partagé au partage de l'espace, sauf pour les axes principaux à vocation circulatoire (mais en rappelant l'exemple de Köniz avec 16 000 véhicules/jour...).

« Mieux vaut commencer par se poser les bonnes questions que d'envahir l'espace de potelets et de ralentisseurs » conclut-il. « Il faut une énorme volonté politique... pour que petit à petit on déshabitude les français à être tenus entre des aménagements comme des lions en cage. La civilité, la cohabitation, c'est comme toute chose : une part d'instinct, une part d'apprentissage... Passer du partage de l'espace qui le segmente, l'appauvrit, ... à l'espace partagé où la civilité, la négociation et la communication gèrent les conflits... ce serait un véritable projet de société ».

**Jacques HENNEBERT**

(1) RUELLAN F. - « You'll never walk alone! Une ville en marche pour la marche en ville » (Projet de fin d'études sous la direction de F. PAULHAC et B. LE CORRE) - Institut d'urbanisme de Grenoble, 2009, 93 p. - Sur le site de Rue de l'Avenir.

(2) GOURDON J.-L. - *Circulation Urbaine : guerre ou paix ?* - Urbanisme - 1997 - N° 292.

(3) DANSART G. - *Ville et Transport Magazine* - 2008 - N° 444 - Pages 26-35.

## GRENOBLE-ALPES-MÉTROPOLE SUBVENTIONNE LES « BONS » PROJETS

Dans sa première réunion de la rentrée, la Métro a examiné 18 projets répartis sur 6 communes, projets subventionnés à 50 % lorsqu'ils rentrent dans les critères de qualité bien définis pour les zones 30 et les zones de rencontre.

À noter en particulier la création d'une grande zone de rencontre (un hectare et demi) à Meylan, Les Béalières, création facilitée par son statut précédent de cour urbaine (à la française).

Comme dans les réunions précédentes, la création de zones 30 a été subordonnée à diverses modifications (suppression de passages-piétons normalisés ou remplacement par des

pictogrammes, réduction de largeurs des chaussées, mise en cause du type de bordure, etc.).

La commune de Fontaine a fait une étude théorique de sortie d'école. On a reporté la zone de dépose et surtout de reprise des enfants assez loin de l'entrée avec des cheminements piétons allongés. D'autre part, les revêtements au sol sont colorés avec une même règle pour tous les cas de figure. Cette étude a servi de base pour les aménagements en cours. On ne peut pas parler de recettes faciles à généraliser mais l'effort est intéressant.

J. H.

## LA PLACE DU PIÉTON ET LA DÉMARCHE CODE DE LA RUE

Après l'adoption par le décret du 30 juillet 2008 de trois textes réglementaires sur le respect du plus faible par le plus fort, la création des zones de rencontre et les doubles sens cyclables, la démarche Code de la rue s'est poursuivie au sein du Comité Technique. D'autres mesures qui concernent principalement la sécurité et la place du piéton ont été adoptées. Le décret d'application sortira en 2010 :

- l'obligation pour l'automobiliste de ralentir ou de s'arrêter pour laisser passer un piéton qui manifeste son intention de traverser à un passage-piétons lorsqu'il n'est pas géré par des feux,
- la disparition de la règle des 50 mètres en zone 30 qui obligeait les piétons à faire de longs détours pour emprunter un passage, quand il existe, favorisant ainsi la vie de quartier,

- l'interdiction de stationner dans un carrefour en amont d'un passage-piétons à moins de 5 mètres (3 mètres s'il y a une avancée de trottoir), afin d'assurer une meilleure visibilité (l'espace libéré peut éventuellement être utilisé pour du stationnement vélos),
- l'interdiction de marquage du stationnement sur trottoir laissant moins de 1,40 mètre (avec un délai d'un an pour que les collectivités appliquent la mesure),
- le classement en « stationnement dangereux » du stationnement sur trottoir ne laissant pas un libre cheminement de 1,40 mètre (135 euros d'amende).

D'autres sujets restent à finaliser : définition du trottoir, trottoirs traversants...

### QUESTION DE VOCABULAIRE

Dans les années soixante, on disait les *modes lents* pour parler de la marche et du vélo. Puis, ceux qui étaient allés à New-York ont découvert que les livreurs de pizza étaient à vélo pour aller plus vite, une réalité qui devenait de plus en plus évidente chez nous aussi.

Vingt ans plus tard on a commencé à parler de *modes doux*. On se rassurait en montrant par là que dans notre monde de brutes il y avait des gens capables de se déplacer sans mettre en danger son prochain. On redécouvrait que même l'automobiliste était un piéton. On disait *la marche à pied*. On disait aussi que ceux qui prenaient la voiture pour faire un kilomètre marchaient sur la tête et il y en a toujours beaucoup (25 % des déplacements en voiture).

Puis, on a fait comme dans l'histoire des oranges pas chères, on a supprimé à *pied*. Reste *la marche*, tout le monde comprend.

Après, on a découvert que les vélos étaient mélangés avec les mobylettes, les scooters et les motos dans ce qu'on appelait les *deux-roues*. On a donc corrigé en parlant de *modes non-motorisés*, mais comme on préconisait en même temps l'usage des transports en commun, on s'est trouvé coincés. Heureusement les Canadiens sont venus à la rescousse en parlant de *modes actifs*. Ils ont raison (1).

On attend la suite. Modes joyeux ? Modes nonchalants ?

À vous de jouer.

J. H.

(1) Lire se déplacer par la force musculaire, brochure éditée par l'Office fédéral du sport et l'Office fédéral de santé publique (Suisse). En ligne : [www.hepa.ch](http://www.hepa.ch)

## LES MARCHEURS À NEW-YORK : LA CONFÉRENCE WALK21

Pendant que les cyclistes tenaient leur congrès à La Rochelle, la conférence Walk21 réunissait 600 participants à New-York. De nombreux congressistes européens avaient répondu à l'appel de la municipalité de New-York qui était l'hôte de la rencontre. Les locaux de l'Université de New-York, qui accueillait la conférence, sont situés à Greenwich Village, ce qui permettait aux participants de constater l'évolution spectaculaire de Manhattan : le trafic automobile a fortement diminué au profit des piétons et des cyclistes. Le mot d'ordre de cette dixième conférence Walk21 était « More Footprints, Less Carbon » (plus d'empreintes de pas, moins de CO<sup>2</sup>).

Une trentaine d'ateliers ont été tenus sur des thèmes très divers, qui concernaient aussi bien les aspects techniques, l'évaluation, la vie associative, les problèmes spécifiques des enfants et des seniors ou encore les gaz à effet de serre. La santé publique, les effets de la marche et du vélo sur le diabète et les différentes affections liées au manque d'exercice physique ont été largement abordés. Un des thèmes qui renouvelle les approches habituelles était celui du bénéfice économique qu'on peut retirer d'une bonne conception de l'espace public en faveur des modes doux. Cette approche, peu développée dans les pays européens, peut surprendre mais constitue un levier efficace.

Les après-midi étaient en partie consacrées à des visites d'aménagements réalisés par la ville. Le bureau d'études de Jan Gehl, célèbre architecte et urbaniste danois, a assisté le département des transports pour organiser la mutation de la ville et de son espace public, notamment en élaborant une charte d'aménagement qui puise dans l'expérience scandinave. Certains traitements réalisés sont classiques pour un observateur étranger. Certains autres sont surprenants et en particulier la transformation de Broadway en voie piétonne. À Broadway et partout où une partie de la voirie a pu être reconquise sur l'automobile, des tables, des chaises et des parasols ont été installés. Cette offre inédite a un succès extraordinaire et incite une très forte présence de piétons qui se réapproprient l'espace retrouvé.



Broadway 2009 !

© Photo Anne Faure.

Les aménagements réalisés actuellement ont été mis en œuvre dans un souci d'économie en raison de la forte opposition politique à l'évolution de la ville vers les modes doux : utilisation de revêtements de sol rudimentaires et peinture au sol. Le Maire de New-York a fait le pari très risqué de réaliser « la grande ville la plus verte de la planète » pour se faire réélire. S'il gagne ce pari, on peut espérer que, selon les préconisations de la charte, les aménagements gagnent en qualité.

D'autres manifestations ont eu lieu pendant la conférence, assemblées générales d'associations et notamment celle de l'Association Internationale des Piétons, séminaire de l'association des professionnels des modes doux et atelier d'un projet européen sur les piétons. Ce projet européen (action COST) se termine en 2010 et produira un rapport qui bénéficie de l'expérience des chercheurs d'une vingtaine de pays. Dans un an, au mois de novembre 2010, une conférence commune Walk21/COST se tiendra à La Haye, aux Pays-Bas, et réunira tous les militants et les spécialistes de la marche.

Anne FAURE

## POURQUOI IL NE FAUT PAS TRACER DE « PASSAGE-PIÉTONS » SUR LES VOIES DE DESSERTE

Les passages-piétons peints au sol ont pour vocation de permettre aux piétons de traverser lorsque le flux de voiture est important, car autrement ils ne pourraient jamais le faire. C'est le cas d'un carrefour où se croisent deux artères ou d'une voie de desserte croisant une artère. S'il s'agit d'un cas intermédiaire (voie de distribution), les élus doivent choisir : gérer cette voie comme une artère ou, ce qui est le plus souvent préférable, comme une voie de desserte.



© Photo Rue de l'Avenir - Suisse.

*D'autres marquages existent pour répondre aux attentes de certains usagers : les marquages indicatifs réalisés avec des pictogrammes. Ils ont déjà fait leurs preuves en France comme à Chambéry...*

Les passages-piétons (PP) se sont multipliés, même là où on n'en avait pas besoin, c'est-à-dire dans les rues de quartier. Cette situation a donné du confort à la circulation motorisée car les automobilistes ont été habitués à voir des piétons sur ces passages et pas ailleurs.

C'est un contexte dont il faut tenir compte, mais qui n'exclut pas le changement.

On dit que les mentalités ne changeront pas. Les mentalités font partie de notre culture et il faut parfois une génération pour qu'elles changent. Fort heureusement, il ne s'agit pas ici de mentalités, il s'agit d'habitudes et l'on sait que les habitudes peuvent changer assez vite. On ne fume plus dans les lieux publics.

Avec la sortie du Code de la rue, le temps est venu de mettre en pratique d'autres habitudes



...et à Meylan (38).

du côté des aménageurs, afin de créer d'autres habitudes pour les automobilistes.

On dit parfois qu'il faut des PP même en zone 30 « au nom de la sécurité », bien qu'il soit recommandé de ne pas le faire. On se trompe.

On perpétue les vieilles habitudes si l'on trace des PP dans des zones 30. On envoie un message aux automobilistes : rien n'a changé, les piétons doivent toujours se plier à la circulation automobile. Mais à l'inverse, si les automobilistes savent qu'ils peuvent rencontrer des piétons n'importe où, ils vont être plus vigilants. Au début, peut-être faudra-t-il surveiller le fonctionnement. La police municipale est là pour ça, pourvu qu'on fasse l'effort d'expliquer aussi aux policiers que les temps changent.

Quand le CERTU recommande de ne pas tracer de PP en zone 30, il s'agit d'un tout *cohérent*, et non d'un catalogue où chacun pourrait choisir tel ou tel aménagement, par exemple faire une zone 30 avec PP. Le résultat escompté ne serait pas au rendez-vous.

Avec la généralisation des zones 30 à la quasi-totalité des quartiers, c'est donc une bonne pratique de ne pas tracer de PP normalisé dans les quartiers.

J. H.

## « LA MARCHÉ AU CŒUR DES MOBILITÉS »

Dans le cadre de sa démarche prospective dans le champ des « modes doux » ou « modes actifs » une rencontre s'est tenue le 18 juin 2009 à la RATP autour de la marche. À l'occasion de cette réunion Jean-François TOUSSAINT, Professeur de Physiologie à Université Paris Descartes et Président de la Commission Prévention du Haut Conseil de Santé Publique, auteur du rapport remis à Roselyne Bachelot « *Retrouver sa liberté de mouvement* » a rappelé les enjeux de l'encouragement de la mobilité active et son impact sur la santé en soulignant l'augmentation de l'obésité et de la sédentarité dans les deux derniers siècles. Seulement 45 % des Français pratiquent une activité physique ou sportive à un niveau qui entraîne des bénéfices pour la santé. Nous passons 5 heures assis par jour en moyenne. Les franciliens sont parmi les moins actifs. On observe depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle une variation de l'activité physique liée au changement de type d'activités professionnelles. Avant la motorisation, 85 % de l'énergie était utilisée pour la production agricole. Cette proportion n'a cessé de décroître avec l'arrivée massive de la tertiarisation et de la mécanisation durant les Trente glorieuses. L'activité physique est alors devenue extrêmement faible. Dans le même temps, on a assisté à un développement majeur des activités de substitutions puisque l'investissement dans les activités sportives a été multiplié par 10 ces cinquante dernières années.

À noter également l'augmentation importante des apports énergétiques qui ont quasiment doublé depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle. L'apport en protéines végétales a diminué en faveur de l'apport en protéines animales ou des sucres et des graisses. Le temps consacré à l'activité pour obtenir l'équivalent énergétique d'un kg de blé est passé dans le même temps de deux heures et demi à moins d'une minute. L'épidémie d'obésité continue ainsi d'augmenter notamment dans les jeunes générations. L'équilibre entre ce qui est dépensé et ingéré quotidiennement est bouleversé. On a une inversion majeure entre une activité physique en effondrement dans notre société et une performance des sportifs de haut niveau qui a considérablement augmenté. Mais l'optimisation des performances de ces sportifs touche cependant à sa fin. On est en stagnation depuis 20 ans pour les 10 meilleurs sportifs mondiaux.

Nous sommes devenus grands, forts, puissants... et immobiles ! En diminuant notre dépense physique, nous sommes devenus très dépendants d'une consommation énergétique individuelle



qui a été multipliée par 50 en moyenne dans le monde. Le lien est établi entre les questions environnementales, énergétiques et de santé publique. Au quotidien, les sources d'activité physique se trouvent pour un tiers dans le cadre de l'école et le travail, pour un tiers également dans les activités au domicile (jardinage...). Le sport représente seulement 5 à 7 % du temps hebdomadaire. La pratique d'une activité physique est valable à tous les âges de la vie. La moindre action permet d'obtenir un bénéfice. Chez les seniors par exemple pour le maintien de la puissance musculaire et le retard des facteurs de dépendance. Pour la réduction des cancers du sein, des accidents vasculaires cérébraux, pour le développement de l'enfant... Le risque lié au sport n'existe que pour les athlètes de très haut niveau. Sur 40 000 morts subites en France chaque année (accidents cardiaques mortels), on ne compte que 500 à 800 décès dans des conditions sportives.

Une heure de marche à 4 km/h, une demi-heure de vélo, les escaliers pendant 10 mn en les montant rapidement... sont bénéfiques. La mobilité active est la plus simple à mettre en œuvre à condition d'aménager un environnement favorable, notamment en terme de confort et de sécurité. Sur le plan de l'exposition au risque, l'étude européenne TAPAS qui démarre va permettre de mieux connaître les interactions entre les déterminants de santé, d'environnement et de politique de transport (exposition aux particules et pratique de l'activité physique). Plus globalement, la question des mobilités se trouve aussi fortement impactée par les conditions économiques. Quels seront les effets de la récession économique sur nos comportements de consommation et de mobilité ? Aux États-Unis, faits symboliques, le nombre de voitures vendues dans l'année va atteindre « seulement » 15 millions d'unités, soit le taux le plus bas depuis 1972. Et pour la première fois, le nombre de vélos vendus va passer devant le chiffre des ventes...

*Avec l'aimable autorisation de la RATP  
Service de la prospective.*

## LE PASSAGE-PIÉTONS AU REGARD DU PRINCIPE DE PRUDENCE : LES HABITUDES SE CHANGENT !

En France la règle (R.415-11 du Code de la route) prévoit que l'automobiliste doit céder le passage quand le piéton est engagé régulièrement sur la chaussée. Le problème posé est celui du territoire respectif de l'automobiliste et du piéton. Actuellement il faut, en France, avec l'exception de la zone de rencontre ou de l'aire piétonne, que le piéton s'engage régulièrement sur le territoire de l'automobiliste (la chaussée) pour que celui-ci lui cède le passage. Il me semble, si l'on intègre le principe de prudence, que ce n'est pas au piéton de prendre un tel risque et le passage-piétons, lorsqu'il est nécessaire, est aujourd'hui uniquement marqué sur la chaussée. Cette façon d'appréhender les rapports automobilistes/piétons ne semble plus adaptée au nouveau principe énoncé dans le décret du 30 juillet 2008. Il convient de réfléchir en se référant aux notions de seuil et d'hospitalité.

En réalité, quand il n'y a pas de feux, le passage-piétons devrait être inscrit, d'une part, sur la chaussée mais aussi comprendre, d'autre part, une bande blanche sur chaque trottoir en retrait de la chaussée afin de permettre un espace et un temps de vision/négociation piéton-automobiliste clairement situé.

Il conviendra ensuite de faire changer les habitudes et de faire passer le message qu'il existe désormais en ville un seuil, sur le trottoir, qui doit ouvrir à l'hospitalité du plus faible sur la chaussée.

Cette bande blanche existe d'ailleurs souvent, de chaque côté de la chaussée, sur le trottoir, avec un dénivelé pour les personnes à mobilité réduite



© Photo F. CERAS - DSCF



© Photo F. CERAS - DSCF

et un relief pour les personnes malvoyantes mais ces bandes ne font pas partie du passage-piétons celui-ci, qui n'est pas défini réglementairement, ne couvrant que la chaussée. La proposition, qui est dans la logique de la mesure examinée dans les travaux de la démarche Code de la rue prévoyant l'interdiction de stationner un véhicule motorisé en amont du passage-piétons sur une distance de 5 mètres, est donc la suivante : il convient de considérer :

*1°/ Que le passage-piétons doit comprendre une bande blanche inscrite sur le trottoir de chaque côté de la chaussée (ce qui devrait se généraliser compte tenu de la réglementation pour l'accessibilité).*

*2°/ Que l'automobiliste doit s'arrêter pour céder le passage à partir du moment où la personne se trouve sur le trottoir, engagée sur la bande blanche qui, en retrait de la chaussée, fait partie du passage pour les piétons.*

Sur le plan du texte réglementaire il faudra définir le passage-piétons pour tenir compte de cette approche qui accroît son territoire en dehors de la chaussée et ajouter à l'article R.415-11 : « Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée ou sur un passage prévu à leur intention et à ceux circulant dans une zone de rencontre ou une aire piétonne ».

L'automobiliste devra ainsi se conformer au principe de prudence en respectant le passage avant que la personne ne s'engage sur la

chaussée et la négociation piéton/automobiliste se fera dans des conditions plus claires et plus sûres pour le piéton.

Restera bien sûr, d'une part, à continuer le travail pour changer les habitudes afin que soient bannies les voies de fait souvent violentes des automobilistes alors que le piéton s'engage régulièrement sur la chaussée ou sur le passage

« prévu à son intention » et, d'autre part, à faire avancer dans la réalité la suppression des passages-piétons dans les zones 30 afin que, dans un temps le moins éloigné possible, cette mesure soit comprise et admise par les citoyens. À travailler et à suivre donc pour les générations futures...

**Denis MOREAU**

### BIBLIOGRAPHIE

- CERTU - « *Les zones de circulation particulières en milieu urbain* » - 2008 - Lyon.  
 « *Marche au cœur des mobilités État des connaissances* » - Collection Débats sous la direction de G. AMAR et V. MICHAUD - Novembre 2009 - [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- FAURE Anne ARCH'Urba - « *La marche à pied et la pratique de la ville* » - Rapport pour le Prédit. Avril 2000 - Contribution aux travaux de Voirie pour tous - Juin 2005 - [www.cnt.fr](http://www.cnt.fr)
- GROS F. - « *Marcher une philosophie* » - Carnet Nord - 2009.
- LE GAL Y. - « *La marche, antidote à l'excès automobile* » - Urbanisme - 2000.  
 « *La voirie urbaine, un patrimoine à réhabiliter* » - Prédit - 2002.
- MASPERO F. - « *Les passagers du Roissy Express* » - Seuil 2000 - Collection Points - 2004.
- MICHAUD V., SEGRESTIN B. - « *La marche au cœur des mobilités - Une démarche innovante* » - Prospective RATP N° 152 - Juin 2008.
- RUE DE L'AVENIR - Suisse - N° 4/2008 - *Chambéry, la ville qui a donné la priorité aux piétons.*  
 N° 4/2005 - *Zones de rencontre trois ans d'expérience.*
- SITE 7 sur 7 - *La région bruxelloise va se doter d'un plan piéton* - 2010-2015 - 20/09/09.
- WIEL M. - *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* - Mardaga Wavre - 1999.
- « *Colloque francophone le piéton : nouvelles connaissances, nouvelles pratiques* » - 5-6 novembre 2009 - 11-10 à Lyon-Écully. Dans notre prochain Bulletin (N° 26) nous vous tiendrons au courant de cette manifestation.



#### Rue de l'Avenir

34, rue de l'Église - 75015 Paris - Tél./Fax : 01 45 57 12 20



Directeur de la publication : Gilbert Lieutier

Rédacteur en chef : Jacques Hennebert

Imprimerie Compédit Beauregard - 61600 La Ferté-Macé