

ÉDITORIAL

Reconquête

Le présent bulletin est largement consacré à la démarche du Code de la Rue, à ses premiers résultats, aux commentaires pleins d'espoir que cela suscite, aux premières expérimentations lancées sur ces bases.

Ne boudons pas notre plaisir.

Plaisir de voir une démarche... marcher. Une démarche pour laquelle la Rue de l'Avenir a successivement joué le rôle de ferment, d'acteur (et ça continue), et aujourd'hui de propagandiste.

En 2009 nous avons un bon programme devant nous avec des actions de communication dans 5 grandes agglomérations en concertation avec les Droits du Piéton et la FUBICY.

À l'occasion de ces actions de communication la Rue de l'Avenir souhaite éclaircir et élargir l'enjeu de la démarche et de ses avancées, passées et à venir. Ces avancées ne sont pas une fin en soi et ce serait une erreur de les considérer comme telles. Elles n'ont pas pour seul objectif de garantir la sécurité, le confort des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes, et dont nous comprenons et partageons totalement la satisfaction, voire l'enthousiasme.

Après la satisfaction, voire l'enthousiasme, ces avancées doivent surtout être considérées comme des outils devant permettre de bâtir l'avenir de la ville. Un avenir heureux, c'est-à-dire pleinement efficace au plan économique et social, marqué par un cadre de vie de qualité, et produisant un développement harmonieux.

Pour les déplacements, cet avenir-là devra garantir une mobilité facile pour tous, avec, et ce sera une chose nouvelle, à la fois la réduction drastique du risque d'accident ou du sentiment d'insécurité, et une réelle liberté dans le choix par chacun de la façon de réaliser sa mobilité.

Bien sûr dans cette ville à l'avenir de laquelle nous voulons travailler, les modes « doux » auront pleinement reconquis cette douceur par laquelle on les caractérise. Mais au-delà, je revendique la nécessité de reconquérir cette douceur pour tous, y compris pour les automobilistes qu'il serait fou et sectaire d'exclure tant l'usage des véhicules motorisés sera encore longtemps nécessaire et utile au bon fonctionnement de la ville. Quel progrès ce serait d'offrir aux automobilistes la possibilité de se déplacer sans stress, sans risque d'accident, avec plus de confort et moins de pollution, et surtout avec la liberté... de laisser plus souvent leur voiture au garage !

La reconquête de la ville et de la vie qui va avec se fera sans perdants. Nous avons tous à gagner à une ville fondée sur le partage et le respect.

Gilbert LIEUTIER
Président

SOMMAIRE

Édito du président	1
La démarche du Code de la rue	2
Zones de rencontre en France : où en sommes-nous ?	4
Le double-sens cyclable, témoignages	4
Avoir vingt ans	5
Paris, éléments d'un débat	6

LA DÉMARCHE DU CODE DE LA RUE

Un événement pour l'avenir de la ville

Le Code de la route a une longue histoire. C'est plus qu'une référence, il consacre un mode de vie au quotidien. Pour son application en ville, on a apporté quelques retouches, ajouté quelques nouveautés à la panoplie, mais la fonction circulation motorisée reste toujours la référence dans l'élaboration de la norme. Pour certains, ne fallait-il pas adapter la ville à la voiture ?

La démarche du Code de la rue est tout autre. Alors que 80 % de la population habite en ville, elle vise à faire respecter les usages multiples de la vie urbaine.

La rue n'est pas la route !

Dans la continuité de ses actions depuis 1987, l'association Rue de l'avenir a joué un rôle pionnier pour mettre sur l'agenda des responsables politiques et administratifs la démarche Code de la rue, en particulier grâce au document La rue dans le Code de la route publié en 2005, puis Aménagements et bonnes pratiques en 2007.

Ce qui est acquis

Deux années de réelle concertation entre le Ministère des transports, le CERTU, les associations ont abouti en 2008 au Décret du 30 Juillet, qui donne force de loi à de nouveaux concepts :

- *Le respect du plus faible par le plus fort* est sans doute la mesure la plus riche de conséquences sur les comportements. Elle touche notre mode de vie au quotidien. La loi qui s'applique n'est pas la loi du plus fort. Elle condamne le manque de civilité et même une sorte de violence qui peut s'exercer dans la rue. Les conflits d'usage ne doivent pas se régler par un rapport de force.
- *La création des zones de rencontre* où le piéton est prioritaire et la vitesse limitée à 20 km/h. C'est une solution intermédiaire entre Aire piétonne et Zone 30. Elle concerne des cas très différents où les piétons sont en difficulté ou ressentent de l'inconfort : les petites rues avec ou sans trottoirs, les places, les ports de plaisance, etc. La circulation et le stationnement sont possibles comme en zone 30.
- *Les doubles sens cyclables* obligatoires en zones 30 et en zone de rencontre, avec la possibilité comme à Grenoble d'étendre la mesure à la majorité des rues en sens unique.



Aire piétonne



Zone de rencontre



Zone 30

La démarche nationale – Code de la rue en 2009

Le travail de concertation se poursuit au sein d'un Comité Technique animé par le CERTU. Parmi les prochaines modifications proposées qui pourraient se concrétiser en 2009 dans le code de la route, on peut citer les plus spectaculaires :

- *L'obligation pour un automobiliste* de s'arrêter pour laisser un piéton qui manifeste son intention de traverser à un passage piéton lorsqu'il n'est pas géré par des feux de circulation.
- *La disparition de la règle des 50 mètres* (qui oblige les piétons à faire de longs détours pour emprunter un passage piéton quand il existe) pour les voies en zone 30, principalement des voies de desserte. Cette modification favorise donc la vie de quartier.
- Dans un carrefour, l'interdiction de stationner en véhicule motorisé en amont du passage piéton sur une distance de *5 mètres* afin de ménager assez de visibilité, ou *3 mètres* s'il existe une avancée de trottoir. C'est un bonus pour les aménageurs qui vont prévoir dès maintenant des avancées de trottoirs de bonne dimension. L'espace libéré pourra être utilisé par exemple pour mettre du stationnement vélos puisqu'il ne gêne pas la visibilité.

D'autres mesures ont été adoptées, comme le classement en catégorie dangereux (135 euros d'amende) l'arrêt ou le stationnement sur trottoir ne laissant pas libre le cheminement piéton de largeur minimale de *1,40 mètre*, le marquage d'un *SAS vélos* avant les feux. Bien d'autres sujets restent à finaliser (définition du trottoir, rollers roulant à une vitesse « adaptée » et dans les aménagements cyclables, etc.).

Les mesures qui touchent le stationnement vont obliger les municipalités à remettre en cause les (mauvaises) habitudes actuelles. Mais on sait que le stationnement est un levier puissant qui influence le comportement des usagers : vais-je prendre ma voiture ou faire autrement ? allons-nous acheter une deuxième voiture ? etc.

L'instruction administrative des mesures avant la publication d'un nouveau Décret modifiant le code de la route devrait se dérouler en 2009 pour une sortie du décret en 2009 voir au-delà.

Pour ce qui est de la communication, il n'y a pas de visibilité : certains médias ont déjà abordé les évolutions du Décret 2008, mais on ne peut pas parler de campagne de communication massive.

.....

Les démarches locales

3 associations nationales se mobilisent *via* leurs correspondants locaux pour faire connaître ces mesures nouvelles.

Rue de l'avenir va donc mener des actions de communication et de sensibilisation à Grenoble, Nantes, Rouen, Bordeaux et Lyon, en partenariat avec les *Droits du piéton* et la *FUBICY*. Ces actions seront précédées par une conférence de presse.

Pour Grenoble, la conférence de presse a eu lieu le 27 mars. Les actions se dérouleront en 3 temps. D'abord auprès des techniciens des communes avec l'aide de la Métro et de la DDE le 29 mai, puis avec les Comités de quartier avec

l'aide du CLUQ et de LAHGGLO, et enfin avec les Parents d'élèves (FCPE et PEEP).

La démarche du Code de la rue va se poursuivre, portée par les citoyens qui l'ont initiée afin qu'elle ne soit pas seulement une modification de règles administratives.

La démarche du Code de la rue concrétise une réappropriation de la ville par les modes non motorisés. Sur le plan réglementaire, elle a permis de modifier le Code de la route pour leur donner plus de confort et de sécurité. Mais l'enjeu est global, puisqu'il s'agit de repenser la ville en termes de convivialité et de qualité de vie.

Jacques HENNEBERT



pour la cité humaine
les droits du piéton

ZONES DE RENCONTRE EN FRANCE : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

À Metz la municipalité a fait savoir qu'elle envisageait de créer des zones de rencontre, ainsi qu'à Rouen, Strasbourg et Saint-Malo.

À Grenoble, une vingtaine de rues, des places et un quartier ont été proposés par l'ADTC (association pour le développement des TC, des voies

piétonnes et cyclables de l'agglomération grenobloise).

Au Pradet dans le Var, le port de plaisance a été proposé en zone de rencontre par les habitants.

À Orry-la-Ville en banlieue parisienne, un quartier résidentiel est proposé en zone de rencontre par ses habitants.

LE DOUBLE-SENS CYCLABLE - TÉMOIGNAGES

Carton vert à la ville de Grenoble

Un carton vert avec mention très bien pour la généralisation des double-sens cyclables à Grenoble, sur le centre-ville élargi dans un premier temps *voir ADTC Infos N° 117*).

C'est avec ravissement que chaque jour cet automne nous avons vu éclore de nombreux double-sens sur nos trajets quotidiens. Larges ou étroits, avec ou sans bande... Le marquage a fait l'objet d'un traitement assez soigné. Seul regret : la *peinture* des pictos vélos ne tient pas toujours très bien, et la campagne de comm' est un peu en retard. Mais ne boudons pas notre plaisir.

Comme prévu, l'effet de masse joue son rôle, les automobilistes s'adaptent. Cyclistes, savourez ! Mais attention aux piétons qui n'ont pas encore pris l'habitude de regarder de l'autre côté.

Monique GIROUD

Inauguration des double-sens cyclables

Ce jeudi 11 décembre, malgré les intempéries et la nuit tombée, une trentaine de cyclistes motivés a inauguré les double-sens cyclables du centre de Grenoble. Un circuit à travers un grand nombre

de rues a été parcouru. Bien visibles et bien audibles, ils ont croisé les automobilistes sans aucun problème, après avoir ralenti dans certaines petites rues.

Ils n'ont pas résisté à l'envie de faire partager cette commodité un autre jour, par meilleur temps, à un plus grand nombre d'usagers du vélo.

Christian COTTE

Double-sens cyclable et stationnement

Le CERTU préconise un minimum de 3,50 mètres comme largeur cyclable (Fiche Vélo N° 86). Avec l'objectif d'inclure le maximum de rues dans sa politique de double-sens cyclable, le service Voirie Circulation de Grenoble a repris certains marquages de stationnement pour passer de 2 mètres à 1,80 mètre. On a donc gagné 20 cm (unilatéral) ou 40 cm (bilatéral) sur la largeur cyclable. Une façon d'adapter la voiture à la ville et non l'inverse. Mais en fait, on n'a même pas besoin de se fixer une largeur minimale puisque le conducteur et le cycliste « se voient ». En Allemagne on dit que plus la rue est étroite, mieux ça fonctionne.

Jacques HENNEBERT

Pourquoi sommes-nous favorables aux doubles-sens cyclables ?

Yves Gascoin est président des Droits du Piéton dans le Rhône. Il participe activement aux travaux en cours sur le Code de la rue dont certaines avancées ont pris force de loi l'été dernier. Il nous fait part de ses réflexions sur une nouvelle disposition du Code de la rue : le double-sens cyclable.

Comme tous les véhicules, les vélos doivent rouler sur la chaussée, respecter les sens interdits, les feux, les piétons engagés, etc.

Une rue en double-sens cyclable, est une rue à sens unique pour les voitures. Les cyclistes peuvent y circuler, à droite, dans le sens des voitures et sur l'autre côté de la rue, dans le sens inverse.

On peut en observer dans les villes les plus « cyclables » (Strasbourg, Grenoble, Lille, Nantes) et à l'étranger (Suisse, Allemagne, Belgique...).

Le décret du 30 juillet 2008 prévoit que, dans les zones 30 et les zones de rencontre, les doubles-sens cyclables deviennent la règle (et non plus l'exception). Les municipalités ont jusqu'au 1^{er} juillet 2010 pour se mettre en conformité.

Nous avons tous observé qu'en circulant hors agglomération sur le bord gauche de la chaussée, nous nous sentions davantage en sécurité. Nous voyons et entendons mieux les voitures qui vont nous croiser.

C'est la même chose pour les cyclistes circulant à contresens. La largeur disponible pour les voitures se trouvant réduite, les vitesses auto baissent, automatiquement. Contrairement à ce qu'on aurait pu craindre, l'expérience démontre que les conducteurs sont alors prudents. Ce qui renforce la sécurité des vélos à contresens et celle des piétons traversant la chaussée.

De plus, les cyclistes retrouvent instinctivement leur place sur la chaussée où ils sont en règle tout en roulant mieux que sur les trottoirs.

Avant de traverser, les piétons doivent tourner la tête à gauche puis à droite. Exactement comme sur une rue à double sens.

Notre objectif est de faire évoluer la ville vers plus d'humanité, de sécurité, voire d'agrément.

Depuis plus de 30 ans, l'usage excessif de la voiture a entraîné la réduction des trottoirs, de la pollution et une grave insécurité. Aussi, nous demandons un usage mieux maîtrisé et contrôlé.

Nous devons nous féliciter du retour du vélo en ville, mode doux, non polluant, bon pour la santé et infiniment moins dangereux que la voiture. Lorsqu'il se développe à sa place normale, la vitesse et le trafic auto baissent. Au bénéfice de tous.

Notre chance est que toutes les associations de cyclistes préconisent un plus grand respect du Code de la Route. Aucune ne revendique le droit de rouler sur les trottoirs. En collaborant avec elles, comme pour le Code de la rue, nous sommes plus efficaces.

Yves GASCOIN

Avec l'aimable autorisation de la revue « Les droits du piéton »

AVOIR VINGT ANS...

Elles sont nées le 29 novembre 1989. L'événement est passé inaperçu. Elles ont eu une enfance difficile. Peu nombreuses ou infirmes, on ne les a pas prises au sérieux.

Les élus doutaient de leurs capacités. Les techniciens achetaient des panneaux. Les habitants avaient du mal à comprendre qu'on faisait ça pour leur bien.

Les automobilistes passaient sans les voir. Les piétons ne rencontraient que des routes où on les houspillait.

Il fallait attendre. On a attendu et, finalement, on y regardant de plus près, on les a trouvées intéressantes. Elles se sont multipliées. Certaines parmi les plus récentes ne sont même pas mal du tout. Au point de faire honte aux plus anciennes.

On dit qu'elles coûtent beaucoup d'argent. En Suisse où on a plus d'argent paraît-il, on prétend que c'est faux. Va savoir.

Bref, les zones 30 auront vingt ans cette année.

Avec la démarche du Code de la Rue, les zones 30 ont gagné quelque chose qui ne va pas pas-

ser inaperçu. Ce qui est nouveau, c'est l'obligation pour les collectivités locales de les rendre conformes à ce qu'elles doivent être, c'est-à-dire un ensemble de rues où la circulation motorisée est apaisée grâce à des aménagements. Les vitesses pratiquées doivent être inférieures à 30 km/h ou presque toutes (85 %). Cette « mise en cohérence » est assortie d'un délai : juillet 2010. C'est le nouvel article R-110-2.

Il y a environ 3 000 zones 30 en France (30 000 en Allemagne). Voilà un bon sujet de concertation pour les partenaires habituels, habitants, élus, techniciens.

Il est à espérer qu'on en profitera pour rappeler quelques recommandations : priorité à droite (donc pas de « stop », de « cédez le passage »), pas de feux (sauf avec une artère), pas de marquage au sol (pas de « passage piéton », ni de bande cyclable, ni de ligne centrale discontinue).

Ces recommandations ont fait leur preuve. Il s'agit de « bonnes pratiques ».

Jacques HENNEBERT

PARIS – ÉLÉMENTS D'UN DÉBAT

(Entretien avec Mireille FERRI, vice-présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France) avec l'aimable autorisation du magazine POLITIS

Comment penser le Paris de demain ?

Nous avons besoin d'une véritable innovation architecturale. Je rêve d'une nouvelle forme de ville européenne moderne conjuguant densité et espaces ouverts, où les gens pourraient se croiser dans l'espace public et bénéficier chez eux d'une vraie intimité. La plupart des projets internationaux de nouveaux quartiers urbains se ressemblent et sont soumis à une forme de politiquement correct : la ville n'est pensée que comme un lieu collectif, les architectes se sont détournés de l'intime. Je pense que le lieu de la mixité sociale ne doit pas être le logement mais l'espace public, et que les gens ont besoin de logements isolés en ville, avec par exemple des terrasses, des balcons, qu'on ne peut être un animal social que si on peut disposer d'un lieu vraiment individuel. Et puis la ville doit muter. Les métropoles modernes ont séparé les différentes fonctions avec les logements d'un côté, l'activité de l'autre. Il faut repenser la ville avec les gens qui y habitent, développer un nouvel imaginaire urbain.

Faut-il des tours dans Paris ?

Je regrette que le débat autour du plan local d'urbanisme (PLU) se soit focalisé sur la question des tours, qui me paraît d'autant plus périphérique qu'elle élude la question essentielle : qu'est-ce qu'une vraie densité urbaine ? À Paris, il y a urgence à limiter la casse de l'étalement urbain en développant le logement, les services, les espaces verts... Mais les tours ne sont pas une solution, notamment à la crise du logement. Elles renvoient à un urbanisme relégué : des constructions de 20 étages ou une barre autour d'espaces vides qui ne sont pas des espaces urbains car dépourvus d'espace public, de rues, d'écoles, de transports, de commerces... De plus, elles sont voraces

en énergie : dès qu'on dépasse 10 étages, il faut de l'air climatisé puisqu'on ne peut pas ouvrir les fenêtres, et plusieurs ascenseurs. Enfin, contrairement à ce qu'on pense, on loge plus de monde dans un quartier haussmannien que dans une cité, où il y a beaucoup d'espace perdu. Ainsi, la place des Vosges est-elle un modèle d'urbanisme intelligent parce que l'habitat permet de loger énormément de personnes autour d'un espace ouvert. On ne vit bien dans un espace compact que si l'on dégage des espaces ouverts.

Comment résumer le débat sur le développement des transports en Ile-de-France ?

Le débat se pose en des termes assez caricaturaux. Le schéma directeur de région en Ile-de-France (SDRIF) prévoit de prolonger les différentes lignes de métro et de mettre en place des lignes circulaires interbanlieues. En bref, de développer les transports publics et les associations trains-trams pour circuler jusqu'aux extrémités de la région. Le problème, c'est que l'État prévoit de son côté de développer les grandes infrastructures autoroutières. Les deux projets s'opposent, c'est l'État UMP contre la région socialiste. Mais le Grenelle de l'environnement a rendu ses conclusions : l'État va-t-il pouvoir maintenir ses positions en faveur des autoroutes ? Le schéma directeur de région doit lui être remis en septembre. Il peut tenter de le bloquer, il en a les moyens juridiques. Mais il n'en a ni la légitimité ni les moyens politiques. Nous sommes dans une situation inédite, car c'est la première fois qu'une région est chargée de mettre en place le plan qui va organiser tout ce qui structure son espace dans les vingt ans à venir. La caractéristique du SDRIF est qu'il est prescriptif : il s'impose aux autres documents (Grand Projet de renouvellement urbain, Plan de développement urbain) qui doivent être compatibles avec lui. Nous avons travaillé en amont pour qu'ils le soient.

Propos recueillis par Ingrid MERCKX



Rue de l'Avenir

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



Directeur de la publication : Jean-Paul Camberlin

Rédacteur en chef : Jacques Hennebert

Imprimerie Compédit Beauregard - 61600 La Ferté-Macé