

## TERRITOIRES

### Comment définiriez-vous la place des piétons dans une politique d'écocomobilité ?

Aujourd'hui il semble pertinent, alors qu'une prise de conscience et des avancées intéressantes se sont produites en ce qui concerne la place du vélo, d'élargir, avec la marche, la dynamique des « modes doux » ou « modes actifs » et d'approfondir ainsi la réflexion sur une politique alternative à la dépendance automobile. La marche est en réalité la première des écomobilités. Il faut donc que ses qualités en tant que mode de déplacement et son utilité sociale et environnementale soient reconnues, que les besoins du piéton soient pris en compte, et que des choix de redistribution de l'espace public ou de rééquilibrage urbain puissent être encouragés.

Alors que 50% des déplacements urbains font moins de 3 km et 25% moins de 1km, la marche n'est généralement pas en France, (à l'exception notable du travail de Chambéry qui est bien connu à l'étranger et a inspiré les villes suisses, mais est ignorée en France), prise en considération dans une politique de déplacement à l'échelle d'une ville ou d'une communauté d'agglomération comme dans des villes comme Barcelone, Genève, Copenhague, et bientôt New York grâce au travail de Jan GEHL. La marche concerne tout le monde : c'est l'unité de base des déplacements. Elle représente selon les villes 20% à 50% des déplacements, (plus de 50% à Paris) et c'est en marchant que l'automobiliste rejoint sa place de stationnement. A partir de ce constat il a donc été proposé à juste titre(1) de fabriquer désormais au niveau de la forme de la ville, à partir d'une densité urbaine éclairée, « la ville des courtes distances ». Il s'agit d'une mise en réseau de pôles urbains organisée par des lignes de transports collectifs. Leurs points d'arrêt, qui doivent faire l'objet d'une attention particulière sur le plan du sol, des matériaux et du mobilier, s'intègrent à la chaîne des déplacements des piétons. Pour reprendre l'expression d'un élu de Nantes citée par Yann LE GAL(2) « Le tramway, c'est un piéton qui fait une pause ». La marche est également nécessaire socialement pour les personnes exclues des déplacements motorisés, faibles ressources, personnes âgées... mais aussi pour les jeunes enfants qui apprennent la ville, la rue et découvrent l'autonomie. Elle est très positive sur le plan de l'environnement (pollution atmosphérique, gaz à effet de serre, bruit...) et aussi, ce qui est, depuis peu, bien mis en avant, pour notre santé(3).

Au-delà d'un changement de perspective indispensable dans la politique des déplacements et d'une valorisation des éléments positifs de la marche, il convient aussi de prendre en considération de manière concrète les besoins des piétons et en particulier des personnes vulnérables : l'entretien des trottoirs et plus généralement de l'espace public, un cheminement lisible, pertinent et confortable, une attitude d'hospitalité des automobilistes, une organisation globale des déplacements adaptée et une sécurité sur voirie.

Toutefois la mutation essentielle est d'ordre culturel. Il s'agit désormais de rétablir la ville dans son fonctionnement essentiel : le déplacement de toutes les personnes, les rencontres et les échanges entre elles. Pour cela il faut changer l'ordre des priorités dans l'utilisation de l'espace public qui est principalement le fait de la circulation et du stationnement des automobiles et des deux roues motorisés, prendre des mesures pour faire respecter les limitations de vitesses en ville en particulier en ce qui concerne les zones 30, sécuriser les voies à 50km/h, organiser le développement cohérent des zones de circulation particulières et mettre en place des diagnostics partagés sur la place des piétons comme cela s'est pratiqué dans plusieurs pays pour prendre en compte leurs besoins en amont des aménagements.

## Remettre de la rue dans la route n'est-ce-pas aussi rendre l'espace public aux citoyens ?

Il ne s'agit pas de remettre de la rue dans la route mais d'affirmer que la rue n'est pas la route car elle n'est pas dédiée à la seule circulation. En ville, il faut respecter et promouvoir les qualités variées de la rue qui est à la fois une pièce maîtresse de la structure et de l'identité urbaine, un axe de circulation, et surtout l'espace «du » public : elle est, avant tout, lieu de rencontres, d'échanges et de communication. Il faut, pour combattre les excès automobile qui appauvrissent l'urbanité, partir de l'analyse des usages complexes de l'espace public et de la fonction urbaine, de chaque quartier, de chaque site, de chaque rue pour décider, chaque fois que cela est possible, par un choix politique et pas seulement technique, une requalification dans une optique de rééquilibrage urbain en faveur des piétons. Une telle démarche, en ne partant pas du postulat de la priorité de la circulation motorisée, garantira la qualité de l'espace public d'une ville apaisée. La marche, qui s'exerce sur de courtes distances, favorise les déplacements de proximité, donc la vie de quartier et la convivialité. La présence de piétons rend la rue attractive, elle sécurise l'espace public, elle fabrique de la ville apaisée.

## En quoi consistent les missions de « Rue de l'Avenir » ?

La rue n'est pas donc pas seulement un espace de circulation, c'est aussi et surtout un espace de vie. Depuis 1987, date de sa création, la « Rue de l'Avenir » qui est une association généraliste prend en compte tous les modes de déplacement et plus particulièrement les modes actifs et les transports collectifs. Elle a pour objectif de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Elle intervient pour le développement en milieu urbain de mesures favorisant :

- La modération de la circulation motorisée en ville (moins de voitures, moins de vitesse) ;
- Une offre diversifiée des modes de déplacement : marche, vélo, transports en commun, automobile, roller.
- La qualité des espaces publics et de la voirie (aménagements, requalification, vie de quartier...);
- Une ville plus équitable, productrice de cohésion sociale.

« Rue de l'Avenir » est une force de propositions et d'expertises, qui travaille, d'une part, au niveau local en réseau, et au niveau national dans les instances de concertation. Au niveau local, son rôle est de rechercher avec ses partenaires habituels (techniciens, associations, élus) comment aménager l'espace public tout en prenant en compte les demandes des usagers et de mener des actions pédagogiques.

## Qu'est-ce-que la démarche « Code de la Rue » ?

La démarche Code de la Rue repose en l'état sur trois mesures. D'une part, l'édition d'un principe général de prudence -le respect du plus faible par le plus fort- qui se traduit pour les piétons et les cyclistes par plus de sécurité et de confort. D'autre part, la création des « Zones de rencontre », un concept situé entre l'aire piétonne et la zone 30, qui renvoie à une nouvelle notion de l'espace urbain destinée à favoriser la convivialité de certains lieux. Enfin, l'instauration des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre. Ces trois mesures qui ont fait l'objet du **décret du 30 juillet 2008** constituent la première étape significative de la démarche du Code de la Rue. À l'instar des Belges qui se sont dotés d'un tel document dès 2004, la France a en effet entamé à la suite d'un travail de sensibilisation amorcé par la Rue de l'Avenir en 2005 (4) et le Club des Villes et Territoires Cyclables un processus visant à créer un Code de la rue. Un code véritablement adapté à la vie urbaine, pensé pour prendre en compte les usages multiples de la ville et mieux les faire respecter.

Cette démarche qui se poursuit marque à l'évidence une rupture avec tout ce qui s'était fait dans ce domaine depuis des décennies puisqu'on s'était toujours contenté d'apporter des retouches au texte d'origine, organisé pour et autour de l'automobile. Et même si tout le monde n'approuvait pas le projet d' « adapter la ville à la voiture », la fonction circulation motorisée n'avait cessé, jusqu'ici, d'être la référence. Cette fois, la norme s'élabore sur d'autres critères, avec une prise en compte de tous les usagers. L'enjeu de la démarche Code de la rue est donc global : il s'agit de repenser la ville -où vit aujourd'hui 80 % de la population française- en termes de convivialité et de qualité de vie.

Pour les piétons les mesures en cours d'adoption concernent : 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 par l'instance technique, comme le classement en catégorie dangereux (135 euros d'amende) de l'arrêt ou le stationnement sur trottoir ne laissant pas libre le cheminement piéton de largeur minimale de 1,40 mètre... La Rue de l'Avenir avec de nombreuses autres associations est présente au sein du Comité technique et du Comité de pilotage de la démarche Code de la Rue qui est, une fois n'est pas coutume, relativement exemplaire en ce qui concerne la concertation possible entre société civile et pouvoirs publics.



Tel : 01 45 57 12 20

[Infosrda@ruedelavenir.com](mailto:Infosrda@ruedelavenir.com)

Denis MOREAU  
Rue de l'Avenir

- (1) Intervention d'Anne FAURE Arch'Urba Travaux d' «Une Voirie pour tous » Page 98 Tome 2
- (2) LE GAL Yann « La marche, antidote à l'excès automobile » Urbanisme N° 314 Octobre 2000
- (3) Intervention de 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* » au Séminaire RATP sur la marche 18 juin 2009. Elle sera publiée dans le bulletin de décembre 2009 de Rue de l'Avenir
- (4) « Le code de la rue dans le code de la route » Brochure de Rue de l'Avenir 2005 actualisation Octobre 2009. <http://www.ruedelavenir.com/BROCHURERUEAVENIR.pdf>

A lire

- « La marche au cœur des mobilités » V. MICHAUD, B. SEGRESTIN  
Rapports Prospectifs RATP Juin 2008
- « Vers une mobilité durable en Europe » Cahiers N° 150 mars 2009 IAU Ile de France
- Les rapports de « Une Voirie pour tous » [http://www.cnt.fr/article.php3?id\\_article=19](http://www.cnt.fr/article.php3?id_article=19) Juin 2005
- Le travail de 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. PAULHIAC et B. LE CORRE) Institut d'urbanisme de Grenoble 2009, 93p Disponible sur le site de Rue de l'Avenir. <http://www.ruedelavenir.com/>

A consulter : le site du CERTU <http://www.certu.fr/>