



## DEVELOPPER LA MARCHÉ ET L'USAGE DU VELO AU SERVICE DE LA TRANSITION ENERGETIQUE

### QUELQUES REMARQUES AU SUJET DU RAPPORT

Le 28/10/2016

A la suite de la réunion du 18/10, il a été demandé aux participants de citer les quatre séries de mesures qui leur semblaient particulièrement importantes. L'exercice est difficile car le rapport remis offre une bonne synthèse des discussions antérieures et de très nombreuses propositions ont été intégrées.

C'est toutefois la possibilité de revenir sur quelques points de ce rapport, dans l'esprit de l'enrichir, en fonction des propositions formulées par Rue de l'Avenir à l'issue du PAMA :

- La nécessité de définir les différentes composantes de l'espace public et, en particulier, le trottoir et les usages qui y sont autorisés,
- La sensibilisation destinée à soutenir la pratique des modes actifs dès l'école et à diffuser largement le cadre réglementaire à chacune de ses modifications,
- La mise en place d'un cadre de référence concernant la gouvernance des modes actifs dans les collectivités territoriales.

#### SUR LES PRINCIPES

Les six principes sont importants (sous réserve de rédaction plus précise de certains items). Les deux premiers sont indispensables. Ils reflètent les préconisations de Rue de l'Avenir en général et, plus particulièrement, les deux premières propositions rappelées plus haut.

Le sixième principe est particulièrement utile en l'absence d'un vrai plan (animation, communication, palmarès des villes innovantes, journées nationales ... et budget à la hauteur). C'est autour de l'évaluation que pourra se constituer un réseau des militants de la mobilité durable et de la transition écologique pour communiquer à l'échelle locale.

#### SUR LES CONSTATS

Certaines problématiques semblent hors sujet, alors qu'elles ont un impact extrêmement fort sur les pratiques de mobilité et sur la protection de l'environnement. Nous proposons de les mettre plus en valeur dans le document final.

*Les grandes surfaces périphériques* qui continuent à se multiplier malgré leurs chiffres stagnants, détruisent le tissu du commerce de proximité, accessible par les modes actifs.

*L'habitat des pôles urbains* doit être renforcé, non pas seulement avec des résidences étudiantes, mais avec des logements assez grands pour des familles. Le « retour au centre » est freiné par les coûts fonciers et immobiliers et donc par la rareté de l'offre, à l'origine des coûts, et par le différentiel de valorisation foncière entre centre et périphérie.

## SUR LA METHODE

Nous proposons d'insister sur les points de méthode : les solutions sont rarement réutilisables, seule la méthode est généralisable. Notamment :

### *Prendre en compte la diversité des situations urbaines*

A l'inverse de l'Allemagne et d'autres pays européens qui nous ont souvent inspirés, la France est un pays extraordinairement diversifié (géographie, géologie, hydrographie, économie locale, histoire, démographie, sociologie, structure urbaine, architecture...) : les moyennes des statistiques sont peu pertinentes. Ce qui est bien adapté à une ville ne l'est pas forcément à une autre.

Il faut recommander la pratique du diagnostic et dissuader la quête de recettes généralement recherchées par le personnel technique : il faut travailler avec sa tête (impopulaire !!!).

### *Eviter les conflits piétons/cycles*

Nous sommes très satisfaits de voir, dans ce rapport, que marche et vélo sont pris en compte sur un pied d'égalité. On pourrait mentionner dans une rubrique « accompagnement » qu'en matière d'aménagement, il est nécessaire de traiter simultanément les besoins des piétons et ceux des cyclistes de façon à ne pas créer de conflits piétons/cycles. De même, il est recommandé d'élaborer un seul plan « modes actifs » (au lieu d'un plan « piéton » et d'un plan « vélo ») de façon à consulter les deux familles d'usagers au cours d'un même diagnostic.

## SUR LA CONTRIBUTION DE RUE DE L'AVENIR

### *Définition du trottoir*

Une réflexion a été menée concernant la définition du trottoir à partir des propositions élaborées dans le cadre du groupe de travail « Code de la rue » :

« Partie de la rue ou de la route affectée à la circulation et au séjour des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement. Sa limite est repérable et détectable. ». Voir plus loin la note du 22/5/2016, en phase avec le rapport.

### *Gouvernance*

La mise en place d'un cadre de référence concernant la gouvernance des modes actifs dans les collectivités territoriales a pour objectif d'assurer la cohérence et la continuité des actions. Un tel dispositif permettrait le dialogue entre les services et le partage d'informations et de connaissances. Il constituerait un relais pour la remontée d'informations au niveau national.

### *Rues à jouer*

La campagne de Rue de l'Avenir « Rues aux enfants, rues pour tous » est née des budgets participatifs de Paris et d'autres villes, c'est-à-dire de la demande locale, et rencontre un certain succès. Les « rues à jouer » sont inscrites dans le code de la route belge. Nous souhaitons que les « rues aux enfants » françaises soient également inscrites dans le code français. Nous sommes en négociation avec la politique de la ville pour qu'elles soient intégrées à la Gestion Urbaine de Proximité de la même façon que les jardins partagés.

Pourquoi ne pas citer nommément l'intérêt des fermetures temporaires de rues, qui profitent non seulement aux enfants mais aussi à la vie de quartier et aux personnes âgées ou vulnérables.

## VERS UNE DEFINITION DU TROTTOIR : POUR UN RAPPEL DE LA NOTION DE PERSONNE ASSIMILEE A UN PIETON

La voirie n'est pas la rue ; la rue est le lieu du déplacement mais aussi de la promenade et du séjour dans l'espace public. La rue est le lieu des échanges entre les habitants, les passants et le support de nombreuses activités et services qui ne relèvent pas uniquement de la mobilité mais qui sont liées à ce qui se passe dans l'immeuble ou la parcelle qui donne sur cette rue. L'objectif consiste à :

- réduire la vitesse et la place de l'automobile au strict nécessaire compte tenu de la nécessité de rendre possible les autres modes de déplacement
- à protéger le déplacement et le séjour dans la rue des personnes les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, personnes handicapées...)

***En agglomération, la cohabitation entre les piétons et tous les autres modes de déplacements est à limiter au maximum.***

***Le trottoir doit avant tout être réservé aux piétons.***

Le trottoir, lieu de la mobilité lente, des échanges et du séjour est réservé aux déplacements à pied dans des conditions de confort, de sécurité et d'orientation optimale à l'écart des risques de la circulation, et notamment de la vitesse lorsqu'elle est trop élevée. Le piéton est sensible aux obstacles apportés à son déplacement (mobiliers urbains et édifices, terrasses, engins à l'arrêt de toute nature...) lorsqu'ils sont mal disposés ou situés sur des trottoirs étroits.

***Les personnes assimilées aux piétons sont strictement définies dans l'article R 412 – 34 du code de la route (cf annexe)***

Les utilisateurs d'engins à roulettes **sans moteur** et de petites taille (patins, rollers, planches à roulettes, trottinettes...), assimilés à des piétons utilisant des aides à la mobilité, peuvent rester autorisés sur les trottoirs pour se déplacer strictement à la vitesse du pas (qui est au maximum de 6 Km/heure) et sans causer de gêne pour les piétons. Il s'agit de la pratique d'un mode actif qui nécessite le contact d'un ou des deux pieds avec le sol pour se déplacer.

***Les nouvelles mobilités motorisées (gyropodes, scooters électriques auto équilibrés...) n'ont pas leur place sur les trottoirs,***

Les engins de déplacement individuel motorisés créent, en raison en particulier du décalage de vitesse, un sentiment d'insécurité pour les piétons, d'autant que les utilisateurs ne sont pas toujours maîtres de leur engin ni solidaire de celui-ci. Ils doivent circuler sur la chaussée conformément à la réglementation en vigueur. La seule exception doit rester la personne en situation de handicap qui peut se déplacer dans un fauteuil ou un scooter électrique **en respectant l'allure du pas**. La vitesse ne peut être un critère pour accepter ou non une circulation sur le trottoir des aides motorisées au déplacement.

***L'espace des cyclistes doit être repris sur celui de la voiture mais certaines situations conduisent à partager le trottoir...***

Très ponctuellement, en ville, en cas de rétrécissement de l'emprise (ouvrage d'art, point dur, émergence, etc.), une cohabitation piétons-cyclistes peut être envisagée sur une courte distance. Cette disposition nécessite que, suite à une étude sérieuse et sincère, il s'avère qu'aucune autre solution ne soit possible, quelle que soit la largeur du trottoir.

***Hors agglomération, en zone périurbaine où l'habitat est diffus, dans les zones d'activités, en fonction des flux attendus, des activités riveraines...***

***la mixité doit être possible sur des trottoirs ou des cheminements indépendants dont la largeur est au moins de 2 m 50.***

Cependant, tout engin circulant sur le trottoir doit être d'un encombrement limité et d'une vitesse ne dépassant pas 6 km/h. De même que doivent circuler au pas tous les véhicules motorisés exceptionnellement autorisés sur le trottoir.

## **Article R412-34**

- Modifié par [Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 11](#)

I. - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

*I bis.* - Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. - Sont assimilés aux piétons :

1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;

2° Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;

3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

III. - La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons.