

# Marcher en Métropole lilloise

Contribution à la  
concertation par  
Droit au vélo-ADAV

v2 janvier 2019



**DROIT AU VÉLO - ADAV**

Créée en 1982, l'association Droit au vélo (ADAV) s'est donné pour but de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacements respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés, d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons et de les représenter dans la région Hauts-de-France.

Elle mène avec ses adhérents des actions de sensibilisation et d'information et propose des solutions d'aménagement de la voirie.

Droit au vélo est reconnue comme force de proposition en matière de déplacement à vélo et à pied par de nombreuses collectivités territoriales et organismes publics des Hauts-de-France.

Droit au vélo est adhérente à l'association *Rue de l'Avenir*.

**#marcheenmetropole**

## Encourager la pratique de la marche en Métropole

**selon l'INSEE, 58% des trajets de moins d'1km se font en voiture !**

L'espace public est encore un espace essentiellement dominé par la voiture en circulation ou en stationnement. Une ville à vivre se doit pourtant de libérer de la place pour les cyclistes mais aussi pour les piétons.

En effet, simple, conviviale, accessible à tous ou presque, bonne pour la santé psychique et physique, la marche est non seulement bonne pour ceux qui la pratiquent mais aussi pour l'environnement et pour le commerce de proximité. Elle est parfaitement complémentaire aux déplacements à vélo et en transport en commun. Peu consommatrice d'espace, elle répond aux besoins de densification des villes.

Néanmoins, en raison de trottoirs en mauvais état, d'obstacles trop nombreux (voitures stationnées, poubelles, poteaux...), de traversées dangereuses, de mauvaises connaissances des temps de trajets... se déplacer à pied dans la métropole lilloise s'avère, encore trop souvent, compliqué - voire très compliqué pour les personnes âgées, en situation de handicap, familles avec jeunes enfants...

La MEL a décidé de travailler à des solutions pour développer la marche; nous nous en réjouissons. Pour notre association, plusieurs leviers sont à activer: D'une part, il conviendra de sanctuariser les cheminements piétons afin de rendre la marche possible, agréable et sécurisante pour tous. D'autre part, une culture de la marche sera à initier, particulièrement auprès des plus jeunes.

Association droit au vélo - ADAV  
23 rue Gosselet  
59000 Lille  
03 20 86 17 25  
info@droitauvelo.org

www.droitauvelo.org

# Sanctuariser les cheminements piétons

## Une ville perméable

Avant tout, les piétons doivent pouvoir se déplacer partout dans la ville. Encore plus que pour les déplacements à vélo, la ville doit être perméable à la marche. Les diverses coupures urbaines doivent ainsi être cartographiées et traitées: les grands axes automobiles, les grands ensembles (destinés au logement, aux soins, au commerce...), les voies d'eau ou les voies ferrées... peuvent allonger très considérablement les trajets des piétons. Le traitement peut être réalisé par la réalisation de traversées sécurisées, par la construction de passerelles ou de tunnels, par l'apaisement de la circulation automobile, par l'instauration d'une servitude de passage sur certains terrains privés... Comme pour les déplacements à vélo, l'apport de l'expertise d'usage des piétons sera indispensable.

## Le trottoir

Par définition, le lieu de déplacement par excellence des piétons est le trottoir. Celui-ci doit être confortable, en bon état (attention aux racines des arbres ou aux sols glissants) et suffisamment large pour un déplacement à plusieurs personnes côte à côte. Au minimum, une largeur de 1.80m sans obstacle ( poteaux, marches, arbres...) devrait être respectée. Le trottoir est, encore aujourd'hui trop souvent réduit à une largeur minimale au profit du stationnement automobile.

Selon l'article R417-10 du code de la route, le stationnement sur trottoir est un stationnement qualifié de "très gênant" ; toutes les voitures qui y sont stationnées sont en infraction et passibles d'une amende de 4ème classe (135€). Ce

stationnement illégal constitue un véritable frein au développement de la marche. Dans de nombreuses communes de la métropole lilloise, il est pourtant trop souvent toléré et non verbalisé. En outre, il est encore parfois institutionnalisé. Comme le confirme le préfet délégué à la sécurité et à la circulation routières dans une réponse à l'association "Droits du piéton en Vendée", le panneau C50 "arrêt autorisé sur trottoir" est illégal depuis le décret 2001-51 du 22 mars 2001. Il précise que le maire ne peut en aucun cas déroger aux règles de circulation édictées par le code de la route si ce n'est pour signifier des mesures plus

restrictives que celles dudit code.

Nous demandons aux maires des communes de la MEL de simplement faire respecter la loi, c'est à dire prendre toutes les dispositions nécessaires (prévention, verbalisation, potelets...) afin que le trottoir ne soit plus occupé, même de manière temporaire, par des véhicules motorisés.

Depuis quelques années, les NVEI - les nouveaux véhicules électriques individuels (trottinettes, gyropodes, Hoverboard...) - sont en plein développement. Selon la loi ces engins à moteur électrique ne peuvent circuler sur le trottoir. En effet l'article R 412-34 accepte parmi les personnes assimilées aux piétons celles «qui conduisent un véhicule de petite dimension sans moteur». Pour une trottinette sans moteur ou une planche à roulette on peut admettre une tolérance si la vitesse est celle de l'allure du pas et si leur usage n'occasionne pas de gêne aux piétons. Par contre les Nouveaux véhicules électriques individuels qui dépassent les 25 km/h et parfois atteignent le 80km/h sont sur le trottoir assurément dangereux pour les piétons et ne doivent pas y circuler. D'après l'article 21 du projet

de la LOM les maires pourront, par arrêté motivé, «fixer des règles dérogatoires à celles fixées par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel». Ces engins ne pouvant remplir par ailleurs les obligations qui s'imposent aux véhicules pour circuler sur la chaussée il existe un vide juridique qu'un décret devrait combler.

Enfin, les vélos n'ont habituellement rien à faire sur les trottoirs. Leur place est sur les aménagements cyclables ou à défaut sur la chaussée. Ainsi, hors véritables voies vertes, en milieu urbain, les zones

de "cohabitation" sont souvent source de conflit entre les cyclistes et les piétons. Ces zones devront donc se restreindre à quelques rares exceptions (franchissement d'un ouvrage, d'un point dur, zone de dispersion dans un carrefour... ) et sur un itinéraire limité. Il existe pourtant des endroits où les cyclistes utilisent fréquemment le trottoir. Il conviendra alors d'en rechercher la cause (souvent un danger ressenti comme trop important) pour y remédier (aménagement de voirie et/ou apaisement de la circulation automobile). Toutefois, comme le prévoit la loi, il conviendra de préserver l'accès aux cyclistes aux zones piétonnes de centre ville. Le piéton étant reconnu par tous comme

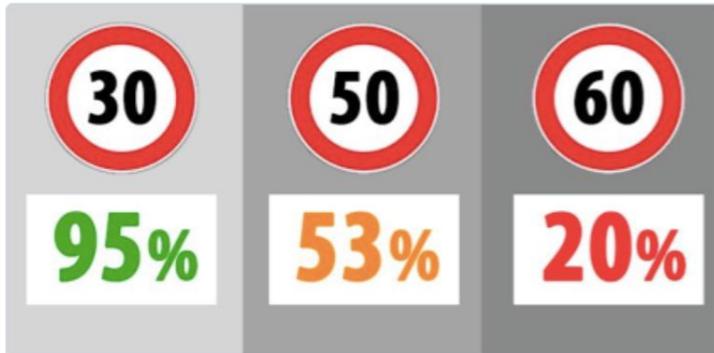


prioritaire, le cycliste s'adapte naturellement à cette situation.

### Sécuriser les traversées

Environ 500 piétons sont tués sur les routes chaque année en France, avec une surreprésentation des enfants et des personnes âgées. Dans les 2/3 des situations, les piétons sont tués en ville; l'hiver et l'automne sont les saisons les plus dangereuses. Les piétons sont responsables de l'accident dans seulement 15% des cas. En ville plus d'un tiers des piétons tués le sont sur le passage piéton.

La très grosse majorité des accidents ont lieu lors des traversées des piétons (88%) et sont dus à la vitesse excessive des voitures.

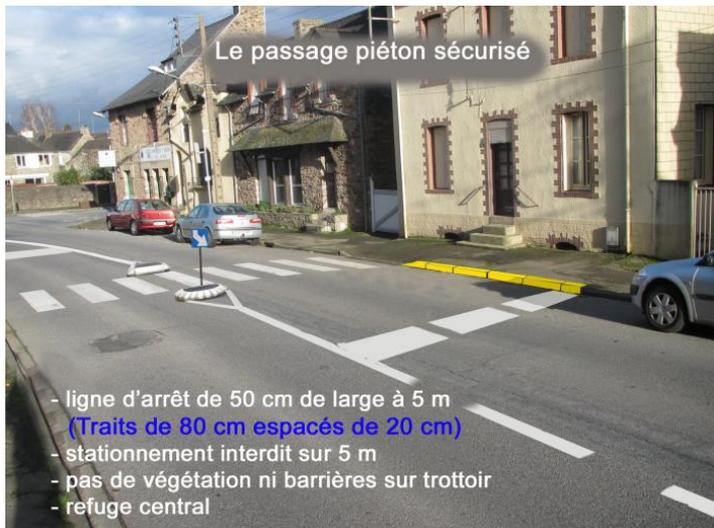


Chances de survie d'un piéton selon la vitesse du véhicule

sources: sécurité routière

Une généralisation des villes à 30 km/h sur la MEL (les vitesses supérieures deviendraient alors l'exception) pourrait largement améliorer la sécurité et le confort des piétons: si un automobiliste renverse un piéton à 30 km/h, les chances de survie de ce dernier sont de 95%. A 50 km/h, les chances de survie du piéton ne sont plus que de 53%; à 60km/h, elles descendent à 20%. Et contrairement à une idée reçue, la limitation des vitesses dans les zones 30 ne limite pas le débit des rues, et n'augmente pas la congestion.

La loi évolue. Au 1er janvier 2019, le refus de priorité au piéton sur un passage piéton coûtera à l'automobiliste 6 points sur le permis et sera vidéo-verbalisable. C'est une avancée. Nous invitons la MEL à sensibiliser les élus du territoire. La MEL pourrait également initialiser



l'achat d'appareil de vidéo-verbalisation et les mettre à disposition des communes du territoire (groupement d'achat).

Pour protéger les piétons lors des traversées, la MEL pourrait aussi proposer aux communes d'expérimenter la mise en place de lignes d'arrêt 5 m avant les passages piétons et par là même généraliser les sas vélo.

En outre, pour améliorer la visibilité, depuis le 2 janvier 2015, le stationnement en amont des passages piétons est interdit sur 5m à l'exception du stationnement des vélos. Sans attendre la réfection de la voirie, nous invitons la MEL à avoir une démarche pro-active pour transformer ces espaces en stationnement vélo par la pose d'arceaux.

Enfin, avec le vieillissement de la population, les durées de traversée des piétons doivent être augmentées pour laisser le temps à tous de traversée. Les cycles de feu doivent également être adaptés pour raccourcir le temps d'attente pour les piétons.

## développer une culture de la marche

Outre les mesures permettant de rendre plus sécurisé et plus facile le déplacement des piétons, il convient de donner envie de se déplacer à pied et de rendre possible ces déplacements pour tous.

### rendre la marche agréable

Les villes doivent devenir des villes à vivre pour tous. Baisse du bruit et de la pollution, l'apaisement de la circulation automobile est non seulement important pour la sécurité des piétons mais contribuera également à rendre les déplacements à pied plus agréables.

En outre, pour augmenter le plaisir, des initiatives peuvent être encouragées comme le développement d'aires de jeu, même petites, pour les enfants. Celles-ci feront sortir les familles et contribueront fortement au développement de la marche.

La plantation de la végétation, quand la place le permet (ou à la place de stationnements automobiles), est à tester pour rendre la ville plus agréable, plus conviviale et donc plus attractive.

Les terrasses des cafés sont également à encourager, dans des secteurs débarrassés de la voiture, pour renforcer la convivialité en milieu urbain. Et pourquoi pas, pour compléter, des fontaines à eau ?

### rendre la marche possible

Les trottoirs doivent être suffisamment larges (nous l'avons vu plus haut), mais aussi systématiquement adaptés aux personnes âgées ou aux personnes en situation de

handicap. Pour que tout le monde puisse se déplacer et se reposer si besoin (ou simplement s'arrêter pour discuter), l'implantation des bancs doit être encouragée. En effet, l'absence de ces équipements de base contraint les personnes les plus fragiles et âgées à rester à leur domicile.

Enfin, l'accès à des sanitaires est indispensable pour certaines personnes âgées ou en situation de handicap, pour des personnes souffrant de certaines maladies (200000 personnes souffrent de la maladie de Crohn en France) ou tout simplement pour changer un bébé. Les sanitaires automatiques peuvent être implantés mais il existe aussi des possibilités de convention avec certains commerçants pour un accès à leurs toilettes comme cela a déjà été expérimenté et approuvé à Agen.

### promouvoir la marche

Si les équipements sont essentiels pour développer la marche sur la métropole lilloise, il est indispensable de promouvoir les déplacements à pied auprès des citoyens. La communication développée par la MEL et par les communes doit montrer les intérêts de ce mode de déplacement: santé, convivialité, économie et expliquer les complémentarités

possibles avec les autres modes de transport tels que le vélo ou les transports en commun. Des événements ou animations pourront aussi être proposés : fête de la marche ou des mobilités actives, randonnées urbaines...

Une attention particulière doit être portée auprès du milieu scolaire pour développer un intérêt à la marche dès le plus jeune âge: jeux, concours pour connaître et tester les mobilités actives, développement de pédibus... le challenge de l'écomobilité scolaire organisé par le CREM est un bel exemple de ce qui peut être développé dans les écoles. En outre, pour développer la culture de la marche dès le plus jeune âge, une incitation à venir à pied à l'école plutôt que se faire déposer devant la porte de l'école peut être proposée. Certaines expériences de fermeture des rues à proximité des écoles aux horaires d'arrivée à l'école se sont avérées bénéfiques.

Enfin, il semble essentiel de développer une signalétique en "temps piéton" pour faire prendre conscience de la réalité des déplacements à pied. Cette signalétique pourra être complétée par des cartes ou dépliants. Et pourquoi pas proposer des parcours découverte des villes à pied ?

## CONCLUSION

Le développement des mobilités actives sera rendu possible avant tout grâce aux choix politiques qui seront faits. Avec l'épidémie d'obésité, la transformation du climat, la densification des villes, il faut aujourd'hui mettre la marche et le vélo au cœur des choix du mode de déplacement.

Pour y arriver, plusieurs leviers doivent être actionnés mais le plus important sera l'apaisement de la circulation automobile. Il en va de la sécurité de tous.

Toutes les idées n'ont pas pu être citées dans ce document. Une toute particulière peut être proposée par la métropole européenne de Lille: développer une application smartphone pour signaler les problématiques rencontrées par les piétons (trottoirs déformés, stationnements récurrents de véhicules motorisés, traversées difficiles, passages piétons effacés...). Si le signalement ne relève pas de sa compétence, la MEL pourrait alors faire suivre auprès des services compétents des communes.

Enfin, nous invitons la MEL à proposer aux villes de son territoire de créer une charte afin de développer la marche. Chaque signataire pourrait s'engager à lutter contre l'occupation des trottoirs par des véhicules motorisés (prévention puis verbalisation), à promouvoir la marche auprès de sa population, à effectuer les travaux nécessaires à la sécurité des piétons... Pour être efficace, cette charte devra être accompagnée d'objectifs chiffrés.



### Le Centre ressource en écomobilité

La part croissante des rejets de CO2 dans les transports amène à nous interroger sur nos pratiques actuelles en termes de mobilité. Dans ce but, et au-delà de la promotion du vélo utilitaire, Droit au vélo et En savoir plus animent un centre ressource régional en écomobilité, en partenariat avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et le Conseil régional Hauts-de-France.

Notre mission est d'accompagner et d'apporter expertise et ressources en matière d'écomobilité auprès des collectivités et des associations.

L'intervention du centre ressource porte sur deux axes :

- Structurer et animer un réseau régional en matière d'écomobilité scolaire
- Accompagner le volet écomobilité des politiques publiques

Le CREM organise et anime le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire dans la région Hauts-de-France. Cette manifestation, organisée annuellement dans le cadre de la semaine du vélo à l'école et de la semaine du développement durable, s'adresse aux élèves des écoles élémentaires. L'objectif de ce challenge ludique est de sensibiliser les élèves aux déplacements « doux » (marche, vélo, trottinette, transports en commun, covoiturage...) pour effectuer les trajets domicile-école. En 2018, 148 classes ont participé à ce challenge.

[www.ecomobilite.org](http://www.ecomobilite.org)  
03 20 52 97 58  
[contact@ecomobilite.org](mailto:contact@ecomobilite.org)