

Pour une cité Humaine :



LES DROITS DU PIETON EN GIRONDE



Association loi 1901
c/o MNE 3, rue de Tauzia
33800 BORDEAUX
☎ : 06 63 53 35 56
email : vernayr@aol.com
site internet : ddp-gironde.org
Membre des collectifs PUMA et GASR

Les Droits du piéton
En Gironde

Contribution au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Nouvelle Aquitaine

VI - YB - 4 mars 2018

Préambule

La loi NOTRe de 2015 renforce le rôle des Régions en matière d'aménagement du territoire en leur confiant l'élaboration du SRADDET, qui a pour objectif de définir les grandes priorités d'aménagement du territoire régional et d'assurer la cohérence des politiques publiques concernées. Le SRADDET est l'opportunité de construire un projet d'avenir commun pour donner une place à chacun des territoires au sein d'une région attractive. Ce schéma transversal est un projet stratégique pour la région, en déterminant les objectifs à moyen et long termes au service de l'aménagement durable et équilibré de son territoire, dans plusieurs domaines dont l'intermodalité et développement des transports, la lutte contre le réchauffement climatique, la pollution de l'air... Le SRADDET, de portée prescriptive, sera opposable aux documents d'urbanisme, notamment les SCOT, PLU, Cartes Communales, PDU, PCAET.

L'assemblée régionale a adopté le 10 avril 2017 la première délibération sur le SRADDET, fixant six grands enjeux à relever dont la facilitation de l'accès de tous à la santé, la réponse aux besoins de mobilité et d'accessibilité, la préservation d'un maillage urbain de qualité, et faire de la transition écologique et énergétique un levier d'amélioration de la qualité de vie. La concertation a été lancée fin 2017, et des séminaires transversaux territorialisés ont été mis en place début 2018. Les contributions de tous les acteurs sont attendues d'ici le 16 mars 2018. Le projet de SRADDET sera présenté en octobre 2018 au conseil régional, et après enquête publique début 2019, il devrait être approuvé en séance plénière en juillet 2019.

Ce document constitue la contribution de l'association Les Droits du Piéton en Gironde à l'élaboration du SRADDET Nouvelle Aquitaine. Il reprend les arguments portés par de nombreuses autres structures (Club des villes et territoires cyclables, FUB, Rue de l'Avenir, France-Autopartage, FNAUT, Ville30...) et n'a pas pour objet de recenser toutes leurs revendications accessibles sur chacun des sites concernés. **Il se limite à proposer deux actions visant à améliorer la vie de chaque citoyen néo aquitain en tant que piéton dans son agglomération :**

- **En ville en 2030, on roule à 30 !**
- **Une mobilité apaisée en ville ? ça marche !**

Plus généralement, l'association Les Droits du Piéton en Gironde soutient toute contribution déposée dans le cadre du SRADDET conduisant à un cadre de vie plus sain, apaisé et durable pour tous, en luttant contre les violences, discriminations, pollutions (air, eau, sol, biodiversité, bruit...) et le dérèglement climatique.

1. Les évolutions dans le transport des voyageurs

Aujourd'hui la voiture est la règle que ce soit pour les déplacements urbains, périurbains ou de longue distance. Depuis les années 1950, elle est apparue comme la solution parfaite pour toutes les mobilités. Toujours plus exigeante, il n'était pas envisagé de lui fixer des limites, allant même jusqu'à adapter la ville pour elle. Bien que depuis, les limites de cette politique sont clairement admises, chaque véhicule parcourt 13000 km par an, est inexploité 95 % du temps, et souvent occupé par une seule personne.

Néanmoins des changements importants sont en cours : si les co-voiturage et auto-partage se développent, les modes actifs ou modes doux (marche et vélo, transports en commun) progressent également tout particulièrement en milieu urbain et péri-urbain. Une transition profonde est engagée dans la mobilité, liée à une évolution importante des comportements des citoyens (télétravail, vieillissement de la population, sensibilisation aux nuisances environnementales et de santé...), conjointe à une restructuration des systèmes de transport en commun (rail, route).

La mobilité pour tous est un droit. Encore faut-il différencier mobilité choisie et mobilité contrainte, aménager les villes pour rapprocher lieux d'habitation et lieux de travail et d'activité, et n'oublier personne, en particulier les territoires ruraux. Priorité doit être rendue aux plus vulnérables, d'abord les enfants, les personnes à mobilité réduite, les piétons, puis les vélos, et en dernier lieu les véhicules motorisés.

En ville et à la campagne, la moitié des déplacements font moins de 4 km et sont donc réalisables à pied ou à vélo (au besoin à assistance électrique), et le vélo s'avère plus rapide que l'automobile « de porte à porte ». La marche et le vélo ne polluent pas et sont bons pour la santé, enjeu majeur des années à venir avec l'explosion des maladies liées à la sédentarité. Pour les trajets plus longs, les transports publics doivent être développés (modes ferrés, tramway, TER, trains intercity, TGV) en garantissant l'intermodalité et en aménageant des pôles multimodaux. Rejoindre la gare à pied ou à vélo, laisser son vélo dans un parking sécurisé, prendre son train, puis marcher ou prendre un autre vélo en libre service ou un transport urbain, doit pouvoir s'effectuer sans stress inutile, en profitant du temps pour lire, se reposer, travailler, échanger avec les autres, regarder autour de soi.

2. Des villes et villages vivants, vivables, et respectueux de tous

Les conséquences néfastes du tout automobile se sont accentuées au fil du temps : insécurité, congestion, nuisances sonores, pollution, risque sanitaire et climatique, accidentologie croissante, dégradation des espaces et artificialisation des sols via une dynamique de périurbanisation généralisée, atteintes au patrimoine, dégradation du cadre de vie, exclusion... la ville s'asphyxie entraînant le départ des habitants, une baisse des activités, et la disparition des commerces. Elle est menacée dans son essence même, au milieu d'espaces naturels saccagés par un développement urbain anarchique.

Pour rester ou devenir attractifs, les villes et bourgs doivent répondre aux principales attentes des habitants en étant tout simplement « vivables ». Les processus de redynamisation, renouvellement et extension urbaine doivent être l'occasion de remodeler l'urbanisme et le partage de l'espace public en créant un environnement favorable à la santé et au bien être, au profit du riverain, du piéton, du cycliste et des transports en commun : intégration de la santé environnementale dans l'aménagement du territoire, plus de présence de nature en ville, meilleur accès aux espaces verts, lutte contre les îlots de chaleur, la pollution lumineuse, réappropriation des quartiers par leurs habitants, réorganisation des transports au profit des déplacements actifs, des transports en commun et l'intermodalité... toutes ces démarches cohérentes vers plus de sobriété contribuent à accroître sécurité, bien être, santé, lutte contre les pollutions et nuisances (air, bruit, paysages, éclairage nocturne excessif...), partage, ouverture et solidarité. Enfant, parent, senior, personne à mobilité réduite, cycliste, roller, piéton, riverain, chacun a droit à la ville ou au village.

3. L'action publique pour un meilleur partage de la rue entre tous les usagers

La société a pris conscience et le pouvoir politique a réagi. En vue de créer une alternative à l'automobile, la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs a attribué aux autorités organisatrices de transport un rôle de développement des transports collectifs, qui dans le cadre des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU), s'appuie sur la mise en œuvre d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU). En 1996 la loi sur l'Air rend obligatoire les économies d'énergie, la réduction de l'usage de l'automobile et le développement des modes de transport alternatifs à la voiture. L'application de la loi s'est traduite dans les PDU pour les grandes agglomérations, et a été confortée par la loi SRU et les lois « Grenelle ». Un basculement s'est opéré afin d'encourager le développement de tous les modes de déplacement et de rééquilibrer le partage de l'espace public dans les agglomérations : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage, automobiles. C'est le sens tant de la transformation des AOTU en Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), que de la priorité accordée au niveau régional à la réalisation de Schémas Régionaux de l'Intermodalité. Si les transports en commun constituent le pilier de ces nouvelles politiques, ils ne peuvent à eux seuls représenter une solution de mobilité adaptée à tous les déplacements, tous les modes devant être pris en compte, selon leurs zones de pertinence, et pensés de manière complémentaire (intermodalité, multimodalité) pour constituer une alternative à la pratique exclusivement « autosoliste ».

L'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées et à toutes personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec poussette ou cabat, personnes chargées de paquets lourds et encombrants, etc.) est une obligation inscrite dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les modalités d'application et les prescriptions techniques sont précisées dans les décrets du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007. Depuis le 1^{er} juillet 2007, chaque réfection ou réalisation nouvelle de voirie doit être faite de manière à offrir une accessibilité à tous avec la plus grande autonomie. Concernant les transports publics, l'échéance a été fixée en février 2015. La création d'un outil à destination des autorités organisatrices de transport, le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) complète la loi de 2005 pour poursuivre la dynamique d'accessibilité dans le secteur des transports après février 2015.

Cette réduction de la place de la voiture en ville devait être logiquement accompagnée par une adaptation forte du code de la route pour tenir compte de la multiplicité et de la complexité des enjeux, et pour finalement prendre acte de l'évidence qu'une rue n'est pas une route : rues, ruelles, impasses, artères et autres voies de nos villes ne sont pas identiques aux nationales, départementales et roades, **c'est aussi un lieu de vie**. C'est ce qui fonde depuis 2006 la démarche du **code de la rue**, complétée par le décret du 2 juillet 2015 et l'article 47 de la loi sur la transition énergétique du 17 août 2015. Le code de la rue vise à créer les conditions d'une cohabitation harmonieuse de tous les usagers de l'espace public en ville, ou en d'autres termes, à esquisser les éléments clefs d'une **ville apaisée**. La priorité doit être donnée aux usagers les plus fragiles, en premier lieu desquels les piétons puis les cyclistes, en insistant auprès de tous sur l'indispensable principe de prudence. Cette démarche poursuit également des objectifs de **qualité de l'air** en incitant au report modal vers des déplacements respectueux de l'environnement. Le code de la rue participe aussi de la volonté de rendre nos **centre-villes plus attractifs et renforcer leur dynamisme commercial**, en accommodant les besoins de tous ceux qui y évoluent quels que soient leur mode de déplacement. La mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie longtemps souhaitée par les élus du GART poursuit ce même objectif : meilleur partage de l'espace public trop souvent monopolisé par la voiture, meilleure rotation des places de stationnement au cœur des villes, facilité d'accès accrue aux aménités des centres urbains. En parallèle les collectivités valorisent la place des piétons et des cyclistes en ville en jouant sur les aménagements, les services et la vitesse de circulation. Rappelons que les meilleurs clients des commerces de centre ville, en terme de fréquence et de panier d'achat, sont ceux qui viennent à pied, en vélo ou en transport en commun. Les employeurs sont eux aussi incités à participer à cet élan en octroyant à leurs salariés se rendant au travail à vélo (ou combinant vélo et transports en commun) une indemnité kilométrique « vélo » issue également de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte.

La sécurité des déplacements est bien sûr un objectif majeur dans cette démarche, mais il y a d'autres enjeux liés au fonctionnement actuel de la ville et de son avenir. Comment villes et villages vont-ils se développer dans le cadre d'un urbanisme plus raisonné? Quel équilibre trouver entre contraintes sociales, économiques, environnementales ? Comment conjuguer dans nos villes la qualité du

cadre de vie, les mobilités libérées, le bonheur de vivre et l'efficacité d'une ville moderne ? Comment y fonder la citoyenneté, condition de la démocratie ?

L'association Rue de l'Avenir est née en 1988 avec l'objectif de modérer la circulation automobile en ville en préconisant moins de voitures et moins de vitesse, et en proposant une réflexion sur le **partage de la rue entre tous les usagers**, tant au niveau national qu'au niveau local. Afin d'aider à adapter la ville aux enjeux du 21ème siècle, Rue de l'Avenir rédige et édite des fiches techniques et méthodologiques notamment « la marche et l'espace public », « l'enfant et la rue », « la ville à 30 km/h », « ville 30 : des solutions économiques et de qualité ». Rue de l'Avenir a participé à l'élaboration des mesures du code de la rue votées en 2008 et 2010, et au Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) en 2015 et 2016. Sa brochure a été mise à jour en 2016 en collaboration avec le GART.

4. Le code la rue remet la marche et le vélo au centre de la mobilité urbaine

Le décret du 30 juillet 2008 mettait en avant trois concepts : principe du respect du plus fort vis-à-vis du plus faible, création de zones de rencontre, double-sens cyclable en zone 30 et zone de rencontre.

Le décret du 12 novembre 2010 a introduit de nouvelles règles favorables à la traversée des chaussées par les piétons ainsi que la possibilité d'autoriser le franchissement des feux rouges avec le signal « cédez le passage » pour les cyclistes aux carrefours.

Le décret du 2 juillet 2015, consécutif au PAMA, a poursuivi l'introduction de règles favorables à la sécurité :

- Des piétons, avec l'interdiction de l'arrêt et du stationnement des véhicules motorisés à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton, et avec des cheminements piétons et espaces dédiés aux cyclistes par la définition d'un stationnement « très gênant » et l'aggravation des sanctions (PV de 135 €),
- Des cyclistes, avec, en particulier, la généralisation du « double-sens cyclable » (DSC) quand la vitesse maximale est inférieure ou égale à 30 km/h ainsi que la possibilité pour les cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement.

L'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 a complété ces mesures, donnant aux maires la possibilité par arrêté de fixer, pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route.

30 km/h : un maximum en milieu urbain

La vitesse oblige le conducteur automobile à porter son regard loin devant, essentiellement sur la chaussée, l'isolant de son environnement immédiat, en particulier de ce qui se passe sur les côtés. La ville disparaît au profit de la route et les usagers locaux sont réduits au statut d'obstacles. C'est ainsi que l'enfant qui joue sur le trottoir et risque de s'élancer pour traverser la rue n'est pas vu. Et dans ce cas, comme plus le véhicule roule vite, plus ses distances d'arrêt s'allongent, l'accident devient presque inévitable. Or, si dans un choc à 50 km/h, le piéton est tué à coup sûr, il a de fortes chances de s'en sortir à moins de 30 km/h. Les nuisances sonores baissent également nettement avec la réduction de la vitesse. En ville, tous ces bénéfices s'obtiennent contre un allongement de seulement quelques secondes par kilomètre parcouru : négligeable à l'échelle d'un trajet complet. La limitation à 50 km/h doit donc devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit.

La marche doit devenir la « cellule souche » de la mobilité urbaine

Extrait de la Charte des Mobilités de l'Agglomération Bordelaise signée en 2015 (mesure PP5), rappelé dans le courrier des vœux le 10 janvier 2018 de Droits du piéton en Gironde aux collectivités de Bordeaux Métropole, **mais bien sûr applicables à toutes celles de la région** :

« La marche à pied est à la fois un déplacement efficace et une pratique de la ville irremplaçable. C'est aussi un vecteur de sociabilité, d'urbanité et de citoyenneté. Promouvoir la marche à pied permet une diminution de nombreux déplacements motorisés. Le piéton est aussi un allié précieux du transport collectif et de la santé publique. Un espace public adapté au piéton (dans les quartiers centraux comme dans les quartiers périurbains) est un gage de confort et d'animation pour l'organisation urbaine. Il permet également de repenser la localisation du stationnement. La marche doit être considérée comme la « cellule souche » de la mobilité urbaine, les autres modes de transport ne constituant qu'une pause dans le cheminement du piéton ».

5. Nos deux propositions pour le SRADDET Nouvelle Aquitaine

Afin de fixer un cadre commun sur l'ensemble du territoire régional, garantissant une égalité des citoyens (habitants comme usagers de la voirie) vers plus de sécurité et de qualité de vie, nous demandons à ce que le SRADDET retienne deux objectifs concernant toutes les agglomérations (villes et villages) de la Nouvelle Aquitaine, les dérogations étant naturellement possibles localement si argumentées, conformément à la réglementation :

- **30 km/h comme vitesse maximale autorisée pour tous les véhicules,**
- **Un parcours et accès sécurisé pour Piétons et Personnes à Mobilité Réduite à tout établissement recevant du public (scolaire, transports, industriel, tertiaire, commercial, sports et loisirs...) en respectant le principe d'au moins un trottoir aux normes depuis plus de 10 ans (largeur supérieure à 1,40 mètre, pente inférieure à 5%...) par rue ou bord de route en agglomération.**

Bien que ces actions simples et minimalistes ne soient pas de la responsabilité directe de la Région, elles aident à réhabiliter la ville pour ce à quoi elle était destinée, un lieu de vie et de lien social, et contribuent à atteindre les objectifs du SRADDET notamment en termes de transports, urbanisme, égalité des territoires, santé, qualité de l'air, lutte contre le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, et le dérèglement climatique.