

LES DROITS DU PIÉTON EN

GIRONDE

3 rue Tautzia

33800 BORDEAUX

Tel : 05 56 02 66 54

Courriel:vernay@aol.com



LETTRE N°19 — Avril 2007

Edito

Le Code de la rue nous amène enfin à considérer que la route s'arrête à l'entrée de l'agglomération, et devient rue: que la route soit faite pour la voiture, certes, et qu'elle lui soit adaptée, toujours d'accord, mais, une fois franchi le panneau d'agglomération, la voiture, l'engin motorisé, doit s'adapter à la ville, aux nombreux modes de déplacements et comportements, avec les personnes âgées, avec les enfants, avec les parents qui font des courses etc... vive le partage de la rue bien compris et surtout bien vécu.

Certains diront : encore de nouvelles lois. La Mairie de Bordeaux prépare une campagne de communication sur le sujet en rappelant les droits et devoirs de chacun.

René Vernay

Discussion avec le directeur d'un magasin installé
Barrière d'Arès :

(après que j'aie pris une photo de sa voiture, sur le trottoir devant le magasin)

« Personne ne m'a jamais rien dit »

« Les voisins ne m'ont rien dit (et pour cause: nous sommes en face du Cimetière de la Chartreuse)

Quand les clients viennent ils veulent garer leur voiture sur le trottoir.

Il y a assez de place : les piétons peuvent passer.

Je ne comprends pas votre action »

Je lui dis qu'hier la voiture était en travers, barrant complètement le chemin :

R : mais elle était devant le garage »

Responsabilisation des piétons

26187. - 8 février 2007. - M. **Christian Cambon** attire l'attention de **M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer** sur les conditions d'une éventuelle responsabilisation accrue des piétons. Depuis 2002, le Gouvernement a placé la lutte contre l'insécurité routière au centre de ses priorités. Des résultats encourageants ont été obtenus : les accidents automobiles ont nettement baissé et le nombre de victimes a réellement diminué. Allumage des feux de jour, radars automatiques, limitation de vitesse, permis probatoires, autant de mesures dont les résultats sont indiscutables. Mais malheureusement, il y a des chiffres qui font encore frémir. Ainsi, si l'on se réfère aux statistiques officielles de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 683 piétons ont été tués et 14 068 blessés en 2005- Ainsi, 11,9 % des tués sur la route et 14,3 % des blessés graves sont des piétons. Par rapport à l'année précédente, le nombre des tués a augmenté de 8 % alors qu'une baisse générale de 4,9 % avait été enregistrée pour l'ensemble des usagers de la route. Les victimes sont deux fois et demie plus nombreuses en milieu urbain et les 10-19 ans représentent la tranche d'âge la plus touchée. La vitesse excessive des véhicules motorisés est certes le plus souvent la première cause de ces accidents. La loi Badinter, posant en 1985 le principe de la responsabilité



Barrière d'Arès

de l'automobiliste en cas de dommages corporels consécutifs à un accident de la circulation, permet l'indemnisation automatique des victimes, sur la base du règlement amiable. Douze ans après, une jurisprudence bien rodée en assure la pleine efficacité. Ainsi, piétons, cyclistes et passagers d'un véhicule sont indemnisés à 100 % des dommages corporels qu'ils ont subis, sauf faute inexcusable de leur part qui aurait été l'unique cause de l'accident. Certaines personnes sont même surprotégées puisqu'à l'exception d'avoir volontairement recherché le dommage, l'indemnisation est automatique lorsque la victime est âgée de moins de 16 ans ou de plus 70 ans ou encore handicapée à 80 %. En 2005, ce sont ainsi 600 millions d'euros d'indemnisation qui ont été versés par les assureurs. Il n'est bien évidemment pas question de remettre en cause le principe posé par la loi Badinter ni même de nier la réalité d'une délinquance rou-tière ô combien inacceptable, et les drames qu'elle provoque. Mais force est de constater que trop souvent aussi, les piétons font preuve d'une inconscience tout aussi inadmissible : imprudence manifeste, irrespect de la signalisation, notamment. Pourtant, dans bien des pays, on constate de la part des piétons des comportements beaucoup plus prudents et respectueux des règles de circulation sur les chaussées, attitude réciproque de la part des automobilistes. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour responsabiliser davantage les piétons et épargner ainsi chaque année des centaines de vies.

Réponse. - Certaines dispositions du code de la route sont spécifiques aux piétons. Ainsi en est-il des traversées de chaussées. Le non-respect de ces prescriptions est passible d'une contravention soumise à la procédure de l'amende forfaitaire d'un montant de quatre euros, majoré à sept euros en cas de non-paiement dans le délai de quarante-cinq jours. Pour l'année 2005, il y a eu 5 274 contraventions relevées à l'encontre de piétons ayant commis des imprudences manifestes. Indépendamment de cette répression, des actions de sensibilisation sont effectuées régulièrement au niveau local, et le plan de communication de la sécurité routière pour l'année 2007 prévoit une campagne spécifique en faveur des usagers vulnérables.

Journal Officiel Sénat n° 13 (S)

du jeudi 29 mars 2007.

Page 712 - Question 26187 -

Partage de la rue .(Suite du N° 18)

Lors de notre N° précédent nous avons passé en revue les principaux modes de déplacement «doux »

Que faire : faut-il imaginer une voie pour chaque mode ? il faudrait une place énorme !!!

On se doute que ce n'est pas une solution d'avenir !!!

Mais alors, concrètement, que faire ? En fait, s'il est difficile de séparer à l'extrême les modes de déplacements, qui sont fort nombreux, une approche plus moderne et qui se développe est de tenter de les faire cohabiter en fixant des règles de circulation communes à tous sur certaines parties de la voirie, et notamment en ville.

En effet, les voitures sont dangereuses pour les autres usagers de la chaussée moins protégés (deux-roues ou rollers) parce qu'elles vont beaucoup plus vite ; de même cyclistes et rollers gênent les piétons par leur vitesse. **Si en certains endroits tous ces véhicules, du fait d'une limitation, se retrouvent à une vitesse équivalente, ils ne se gênent plus mais cohabitent.** Et c'est le cas des zones 30, où la vitesse est limitée à 30 km/h pour tous : la circulation s'en trouve fortement pacifiée, et bien moins dangereuse. Il suffit de garder un trottoir pour les piétons + fauteuils roulants et poussettes, et tous les autres véhicules à roues et les rollers cohabitent sur la chaussée.

Une autre idée encore plus avant-gardiste commence à se rencontrer dans quelques villes. On se rend compte qu'un poste très important de dépense (installation, fonctionnement, maintenance,...) pour les collectivités est... la signalisation routière !

Cela est vrai pour les panneaux (sens interdit, stop, cédez le passage,...), et encore plus pour les feux tricolores, qui demandent une grande surveillance et gestion. Et toute cette signalisation pour qui ? Presque exclusivement pour les voitures et les camions !

Alors imaginons... Un quartier au pourtour duquel on laisse quelques panneaux, qui indiquent la zone 30... et à l'intérieur... **plus aucun feu ni panneau, ou pres- que, avec la seule consigne de rouler doucement...**

Besoin de feu rouge ? Non, la faible vitesse (éventuellement rappelée par quelques dos d'âne bien placés) évite les collisions.

Besoin de cédez le passage ? Pas plus que les feux tricolores, la règle de la priorité à droite pouvant continuer à s'appliquer.

De stop ? Pas davantage.

De sens interdit ? Eventuellement quelques-uns dans des rues vraiment étroites, cela dit ce besoin n'existe que pour les voitures ou camions, car aucun des autres usagers ne risque de se trouver bloquer dans une rue (sauf impasse).

La solution est probablement là, dans l'apaisement général de la circulation, permettant de retrouver un calme et une convivialité de voisinage depuis longtemps disparus.

Un dernier point fort gênant pour les déplacements doux (marche, vélo, rollers), c'est l'étalement excessif et tentaculaire des villes, qui finissent pas faire des dizaines de kilomètres de rayon. Ce qui les rend diffi-

ciles à desservir par les transports en commun, et trop longues pour des déplacements confortables à vélo ou en rollers.

Une solution réside alors dans une densification raisonnée de la ville en veillant à lui interdire un étalement anarchique, tout en limitant son accessibilité aux voitures. Les faibles distances, assorties d'une mixité des fonctions (habitat, travail, administrations, achats courants, loisirs,...) à l'intérieur de chaque zone, permettent de réduire les kilomètres parcourus, et donc favorise les modes de déplacements doux. Cela se fait notamment en Allemagne et en Hollande par des mesures réglementaires et fiscales, qui maintiennent une frontière nette entre la ville et la campagne.

Allez, rêvons un peu...

Nous voici à Houten, 30.000 habitants, près d'Utrecht, en Hollande. Houten est une ville nouvelle en forme d'ovale de 3 km sur 2, délimitée par une mini rocade de 8,6 km avec une seule entrée voitures dans la ville. Houten a une gare centrale, dont aucun point n'est à plus de 1,5 km, ce qui fait que 90% des usagers de la gare viennent à pied ou à vélo. Il y a très peu de voitures de par son accessibilité réduite aux voitures. Tous les services publics sont dans le centre ou le long des voies cyclables ou des chemins piétonniers qui sillonnent la ville. Les écoles sont ouvertes sur les chemins et les espaces verts ; les parents laissent donc sans crainte les enfants jouer autour des logements.

Cette ville, ainsi conçue à taille humaine, et qui présente une certaine mixité sociale, a su offrir à ses habitants convivialité, réduction drastique des nuisances sonores, sécurité sur la voirie, et présence accrue de nature (sous forme d'espaces verts) en ville. Ah, qu'on est loin des kilomètres de banlieue bordelaises envahies par les voitures !

Alors, un petit voyage d'étude au Pays-Bas ???

Pierre Dulbecco, Bordeaux, décembre 2006

À propos du stationnement sur le trottoir

Information de Y Gascoin (*Droits du Piéton du Rhone*)

A la demande de Monsieur Grésaud (*Union Nationale pour les Moins Valides*) :

QUESTION ECRITE de Madame COMPARINI

79212 JO du 29/11/2005 Page 11001

Réponse JO du 23/01/2007

Mme Anne-Marie Comparini souhaite appeler l'attention de M. le ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille sur les incivilités des automobilistes qui entraînent des difficultés croissantes et induisent des risques d'accident pour toutes les personnes moins valides. Les associations constatant que les mesures contraignantes ne sont pas assez

dissuasives, il est apparu qu'il fallait trouver un moyen plus efficace pour faire appliquer les textes. Le montant des amendes pour stationnement abusif sur les places réservées aux personnes handicapées étant passé de 35 à 135 euro, on a constaté que lesdites places étaient moins souvent occupées indûment. Elle lui demande s'il est possible de passer les amendes pour stationnement sur les trottoirs et passages piétons de la 2^{ème} à la 4^{ème} classe, portées à 135 euro. Par ailleurs elle désire savoir s'il est envisageable d'affecter les amendes perçues pour défauts de stationnement à un compte spécial, mis à la disposition de la commission d'accessibilité de la commune ou regroupement de communes afin d'être utilisées pour des dépenses concernant l'amélioration de l'accessibilité.

REPONSE

La définition des mesures contraignantes en matière de stationnement gênant tels que le stationnement sur les trottoirs et le stationnement sur passage piétons dépasse le seul champ du handicap. Ces comportements répréhensibles constituent en effet une gêne pour l'ensemble de la population, même si celle-ci est encore plus caractérisée dans le cas des personnes handicapées. Le passage des amendes pour stationnement abusif de 35 à 135 euro et l'affectation de leur produit à un fonds spécial doivent être expertisés par le ministre de l'intérieur, compétent sur ce sujet, en liaison avec le comité des finances locales.

Compte rendu Réunion du 6.7.6 Mairie de Bordeaux

Présents : 6 personnes dont Patrick Faucher Resp Environnement Mairie. de BDX

Les véhicules verts ça marche sur Bordeaux, par contre pour le ramassage des poubelles ça ne marche pas car trop d'arrêts

Le principal danger pour les vélos(et les piétons..) c'est la pollution Diésel

Pourquoi ne pas permettre le transport des vélos dans le tram?

Mme Dominique DAT, Directrice Bibliothèque du Grand Parc organise une manifestation Vélo en peinture (l'enjeu un vélo à gagner)

Projet Mairie et Conseil Général:tous les bus entrant au centre ville seront EDF

M Faucher propose la gratuité pour les jeunes afin de leur faire prendre conscience des transports en commun

La Mairie a mis en place le co-voiturage site IRIS
Faire une expo itinérante pour mobiliser les jeunes
Pour l'ADEME voir M Favreau

La Mairie oeuvre pour obtenir 700 véhicules EDF.
Forum sur le transport alternatif. Lyon a obtenu le 2eme prix et a réutilisé le système des anciens trolleybus

Silicon Valley aurait une voie spécifique destinée au

co-voiturage

La ville de Sheil opte pour le co-voiturage
A Lyon, à chaque changement de réseau, il y a une
commande permettant d'actionner une plate forme
permettant aux PMR de monter ou descendre

Une exposition est prévue lors de chaque conseil de
quartier. Travail à mettre en place pendant l'été par les
jeunes de la Mairie

Courtoisie

Jeudi 5 avril 2007

Journée de la Courtoisie à pied, au guidon, au volant

Parking du supermarché Leclerc de Bruges,
route du Médoc, BRUGES, de 10h à 12h

avec Jean SAURE dans le hall du supermarché ou
devant l'entrée.

Nous sommes accueillis par le directeur à qui Jean
a envoyé un courrier : tout va bien

L'accueil des clients, après un peu de réserve est
quelque méfiance, est sympathique : Oui on en a
entendu parler à la radio.....Oui il faut faire quelque
chose.....Non je n'ai pas besoin de la plaquette, car
je suis très courtois au volant

Parfois la conversation et se prolonge : vous savez
c'est une question d'éducation: mon petit-fils, à vingt
ans, n'était pas très poli, je lui ai fait des remarques,
et maintenant il est devenu très courtois.

Parfois c'est l'indignation : ah ces radars, à 51 pour
50kmh j'ai pris un PV de 45 euros, vous vous ren-
dez compte: j'ai roulé pendant plus de 30 ans, sans
jamais d'accident...

Barrière de Toulouse sur les Boulevards, à
BORDEAUX, de 16h à 18h00

avec Dominique BLANCHARD et Dominique HOFF-
MANN :

les gens patientent aux feux tricolores, parfois as-



Journée de la

Courtoisie

sez longtemps, surtout dans le tourne à gauche en
provenance de la barrière de Bègles pour la direc-
tion de Villenave d'Ornon.

La vitre se baisse presque toujours, sauf quelques
exceptions, mais généralement l'accueil est sym-
pathique, on discute avec le sourire

Intermarché de Caudéran, rue Maginot , BOR-
DEAUX, de 18h à 19h

Tout se passe bien, je finis mon stock de chartes
et de triptyques DDP33, GIHP, LCVR33

Une dame, l'air triste, me dit : non c'est la 3ème
fois que je donne aujourd'hui ! - mais c'est gratuit !
- non merci

Activités de janvier à avril.

Sans faire un relevé exhaustif de nos activités sur
ces 4 mois il faut compter environ 30 réunions et
actions diverses :

Le bureau ou le CA de notre association au moins
une fois par mois, de même que les réunions du CA
de la Maison de la Nature. La préparation du Salon
de l'environnement de la foire de Bordeaux néces-
site des réunions régulières.

Les travaux sur le Code de la rue nécessitent des
déplacements chaque mois sur Lyon. Et sur le même
thème nous avons des réunions à la mairie de Bor-
deaux.

Nous étions présents sur radio TRG(Castre sur Gi-
ronde) le 1^{er} février, et le 5 avril sur Radio Nostalgie.

Nous travaillons sur la Bourse du Travail et son esca-
lier infranchissable, et avons rencontré le Service
Départemental Architecture et Patrimoine.

N'oublions pas les réunions de notre nouveau collec-
tif, le GASR, Groupement des Associations de Sécurité
Routière, qui nous a permis de participer à une
journée sécurité routière dans une école d'Ambarès,
et avec qui nous serons présents au village Sécurité
routière de Pessac le samedi 9 juin.

Passons sur les réunions à la CUB, à Mérignac, Pes-
sac, Talence,

pour évoquer ce qui est en préparation :

d'une part le Festival de la Jeunesse qui aura lieu les
15 et 16 septembre à la Cité Mondiale du Vin, et
dont nous sommes référents pour l'organisation de
plusieurs parcours, à pied, roller ou autres modes
doux, depuis la Bastide, le marché des quais, ou
encore la Gare saint Jean. Le but étant de montrer
que l'on peut se déplacer facilement en se passant
de la voiture.

Et d'autre part notre stand à la Foire de Bordeaux, du
12 au 21 mai, pour lequel nous cherchons des per-
manents.
