PROPOSITIONS POUR LES PIÉTONS

Brest métropole océane

2014 > 2020

Propositions pour mettre Brest en marche

BREST à pied & à vélo

Sommaire

Introduction 2

Une politique ambitieuse pour les piétons à ne pas caricaturer en politique "anti-bagnoles".....2
Constat 2
Pourquoi promouvoir la marche ?.....3

I.Un véritable plan piéton pour Brest métropole océane 4

Une planification stratégique en faveur des piétons 5
Se donner les moyens de ses ambitions 5
Un travail partenarial 6
Une méthode, des objectifs et un phasage 7

II Informer les piétons 8

Une carte des temps piétons 9
Jalonnement des temps de trajets moyens à pied 9
Développer la démarche de Pédibus 9
Totems d'information 10
Des circuits piétons 10
La marche enjeu crucial pour le développement des transports publics 11

III Accorder plus de places au piéton lors des aménagements de voirie 12

Des espaces calmés 13
Des trottoirs agréables 13
La place du piéton dans la rue 14
Prévoir les aménagements en amont 15

IV Les traversées piétonnes 16

Durée de la traversée 17
Visibilité et sécurité 17
Des traversées piétonnes originales 18
Lutter contre le stationnement des voitures sur trottoirs et pistes cyclables 18

V Une marche plaisir, des espaces publics accueillants 19

Des espaces couverts 20
Augmenter le nombre de bancs et de chaises sur l'espace public 20
L'art dans la rue 21
Plus de nature et de terrasses 21

Une politique ambitieuse pour les piétons à ne pas caricaturer en politique "anti-bagnoles".

Le but de ce document est de mettre le piéton et la marche au coeur du débat public puis des orientations d'aménagements qui seront pris par la collectivité.
Malgrè le fait que la marche soit le second mode de déplacement du Pays du Brest (25%, source EMD 2004) elle reste le parent pauvre des politiques publiques de mobilité. La marche est un sujet sérieux, qui mérite plus que les caricatures souvent entendues à son égard.
Pour preuve, voici ci-contre la retranscription d'un échange sur le sujet lors du premier débat entre les principaux candidats aux élections municipales et communautaires de Brest.

Bernadette Malgorn : "Notre objectif n'est pas de mettre les voitures en dehors de Brest. Notre objectif n'est pas de permettre seulement aux piétons de circuler.
François Cuillandre : Je suis venu en voiture ce matin madame Malgorn
Bernadette Malgorn : Ben vous voyez vous raconter dans vos discours qu'il faut que tout le monde marche à pied et vous venez en voiture.
François Cuillandre : mais j'ai jamais dit ça"

L'objectif de notre document n'est pas d'incriminer qui que ce soit, au contraire. Nous voulons juste élever le débat sur la question en proposant des clés de compréhensions ainsi qu'un pannel de propositions. Le but est de démontrer à tous, décideurs politiques, techniciens, citoyens, automobilistes, que l'on peut et que l'on doit développer une politique piétonne à Brest, que des mesures efficaces et peu onéreuses existent.
Après l'analyse de ce document nous invitons les différents candidats à se positionner sur nos propositions.

Constat :

Les piétons sont trop rarement pris en compte dans les différents projets d'aménagements, d'urbanisme et de voirie à Brest. C'est principalement le travail réalisé pour répondre aux exigences des personnes à mobilité réduite qui a permis de rendre plus agréable la ville pour tous les piétons. Il faut continuer dans cette voie tout en considérant qu'une politique plus globale est nécessaire.

La première aire piétonne (voir R110-2) n'a été réalisée qu'en 2012 grâce à l'arrivée de Tramway. Si cette évolution va dans le bon sens il faut aussi signaler qu'elle est très tardive et que Brest a du retard à rattraper. Si elle veut assumer son nouveau statut de métropole, la collectivité doit donc se mettre au niveau de ses comparses qui ont toutes engagé des politiques publiques visant une circulation apaisée.

Pourquoi promouvoir la marche ?

De tous les modes de déplacement qui font la ville contemporaine, on reconnaît à la marche à pied un certain nombre d'intérêts :

La marche dans les politiques de réduction des pollutions

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants, grâce à un report même modeste des déplacements motorisés, ne peut être négligée. D'autant que la surconsommation et le mauvais fonctionnement des équipements de dépollution des véhicules sur les trajets courts – souvent réalisés moteur froid – génèrent une pollution locale bien réelle. On doit également voir le développement de la marche comme une politique visant à réduire la pollution sonore.

La marche dans les politiques de santé publique

Faire au moins 30 minutes d'activités physiques par jour permet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques :
L'obésité, les maladies cardiovasculaires, respiratoires, les cancers, les diabètes, la dépression, etc. Marcher régulièrement est donc un facteur indiscutable d'amélioration de la qualité de vie, d'augmentation de l'espérance de vie et du vieillissement en bonne santé(1).

La marche est bonne pour le commerce de proximité

Dans l'étude « commerces et zones à priorité piétonne, anticiper les effets possibles »(2), le bureau Archi'urba, missionné par le Certu, démontre que piétons et cyclistes sont de meilleurs clients que les automobilistes. Le vieil adage « no parking, no business » n'est aujourd'hui plus la règle absolue.(3)

La marche comme réduction des inégalités sociales

Une partie de la population, non motorisée et résidant dans des quartiers enclavés, peut rapidement se retrouver en situation d'exclusion. Améliorer la condition des piétons est donc une mesure de cohésion sociale, bénéficiant à tous, chacun étant piéton plusieurs fois par jour dans sa chaîne de déplacement.

Ci-dessous : "NOTE DE SYNTHÈSE – PIÉTONS :
SÉCURITÉ, ESPACE URBAIN ET SANTÉ © OCDE/FIT 2011

OCDE — Forum International des Transports

4. Rares sont les institutions publiques représentant spécifiquement les intérêts des piétons, et notamment des personnes socialement défavorisées, fortement tributaires de la marche.

Une grande part de la population piétonne comprend des enfants et des personnes âgées ou à mobilité réduite. Ces groupes ne sont pas bien placés ni armés pour faire part de leurs besoins aux décisionnaires, et manquent souvent de l'aide des groupes de pression actifs dans le domaine des transports. En conséquence, les groupes de piétons les plus vulnérables ne sont pas bien représentés dans les processus décisionnels en matière urbaine. De fait, aucun grand organisme chargé des piétons à l'échelon national n'a été recensé dans l'enquête réalisée pour la présente étude.

(1) : http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1451.pdf
Depuis plus de 10 ans, le programme national nutritionsanté recommande de « pratiquer au moins l'équivalent de 30 minutes de marche rapide par jour pour les adultes (60 minutes pour les enfants et adolescents) »
(2) : http://www.certu-catalogue.fr/commerce-et-zones-a-priorite-pietonne.html
(3) : http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/CERTU_juin2011_final22.pdf

I Un véritable plan piéton pour Brest métropole océane

Strasbourg est, jusqu'à présent, la seule collectivité de France à avoir mis en place son Plan Piéton, mais d'autres villes ont déja engagé des politiques publiques qui s'en approchent (4)*. Par ailleurs, dans le monde, de nombreuses métropoles se sont déjà paré d'un document équivalent. A Brest d'être précurseur et d'en adopter au cours du prochain mandat municipal.*

Une planification stratégique en faveur des piétons

Au sein de la collectivité, la majorité des modes de déplacement disposent de leur planification stratégique :

• L'usage de l'automobile se pense notamment en termes de hiérarchisation routière, de politique de stationnement ou de plans de circulation.

• Les bus, tram et vélos disposent de leurs schémas directeurs.

La cohérence d'ensemble est assurée par des documents « chapeaux » comme le Plan des déplacements urbains (PDU) ou le futur PLU Facteur 4.
Cette approche permet de donner une lisibilité aux investissements publics en fixant une philosophie d'action, des objectifs chiffrés et les moyens pour y parvenir.
La marche à pied ne dispose à ce jour d'aucune stratégie unifiée et reste appréhendée en rang dispersé sous le prisme de documents aussi divers que les schémas d'accessibilité, les politiques de sécurité routière ou les mesures identifiées au titre du PDU. Or un document de planification stratégique unique permettrait de mener une politique publique ambitieuse, visible et efficace.

Se donner les moyens de ses ambitions

La plupart des actions ne sont pas ou sont peu coûteuses. Il s'agit en grande partie d'incorporer des principes d'aménagement en faveur des piétons lors du réaménagement de la voirie.
Cependant, certaines actions sont autonomes et nécessitent qu'un budget spécifique soit dédié à la réalisation de ce plan, tout comme un budget vélo existe aujourd'hui au sein de la communauté urbaine.
Par ailleurs sans moyens humains l'adoption d'un tel plan serait probablement voué à l'échec. Nous estimons donc nécessaire la création d'un poste de chargé de mission mobilité durable (marche, vélo, covoiturage, autopartage, intermodalité) au sein de la collectivité.

(4) : Paris piéton ; Code de la rue à Rennes, Bordeaux ; Toi, moi, nous, la rue pour tous à Nantes ; Chamnbéry.....

Un travail partenarial

La rue est à tous et tout le monde peut être concerné par celle-ci. Pour que la mise en œuvre du Plan Piéton soit un succès il faut y associer tous les acteurs dès son élaboration. Il faudra ensuite inviter ces mêmes acteurs au suivi et à l'évaluation du projet à l'occasion de comités de pilotage. Nous estimons qu'à minima les acteurs suivants doivent être impliqués :

- **Les élus** : C'est à eux de porter politiquement ce projet. Sans des élus véritablement moteurs rien ne pourra être réalisé. La marche étant un sujet transversal, elle doit concernenr les différents services au niveau des villes et de la communauté urbaine. Le pilotage doit être assuré au niveau des déplacements mais on doit associer à la démarche la voirie, la petite enfance, la santé, le commerce, la jeunesse, les personnes agées...

- **Les techniciens** : Comme précisé ci-dessus la présence d'une personne ressource spécialisée dans le domaine permettrait d'assurer la lisibilité pour tous les acteurs et de porter le projet au quotidien.

- **Les associations** : Elles ont leur mot à dire car elles possédent une certaine expertise de terrain et représentent de nombreux citoyens. Outre BAPAV, devrait être associées les associations représentatives des personnes handicapées (comme c'est déjà le pour le schéma d'accessibilité).

- **Les riverains** : Lorsque des aménagements sont envisagés dans une rue, il est souhaitable, dans la mesure du possible, de les associer car ce sont eux les premiers usagers de l'aménagement. Personne ne peut prétendre savoir ce qui est bon pour eux sans les consulter. Il s'agit donc de « faire avec » et ne pas seulement « faire pour ». Les différents Conseils Consultatifs de Quartier peuvent constituer de bons interlocuteurs mais il ne faut pas se limiter à ces seuls instances.

- **Les commerçants** : Il est nécessaire de les associer aux réflexions sur le sujet afin d'écouter leurs demandes et leurs impressions en tant qu'acteur essentiel de la vie de quartier. Il s'agit également de les convaincre que le salut de vient pas de la multiplication abusive des places de parking.

- **Autres** : On peut envisager d'associer d'autres acteurs de manière ponctuelle lorsque des actions spécifiques sont envisagées. Ainsi, si des actions artistiques sur l'espace public sont envisagées, on pourrait travailler avec l'école des beaux arts ou encore l'association Sugar Rush.
On pense aussi bien évidemment à l'ADEUPA dont l'association au projet d'un manière ou d'une autre paraît importante.

Une méthode, des objectifs et un phasage

• Pour ce qui est du phasage tout d'abord, il nous apparaît nécessaire de la caler sur le temps politique. Celà dans un soucis pratique (travailler avec les mêmes élus sur 6 ans) et dans un soucis politique au sens noble, ce phasage permettant de rendre des comptes au moment des élections locales. Nous estimons que l'élaboration de ce plan peut avoir lieu sur le période 2014 - 2015 et qu'une première phase de réalisation peut se faire entre 2015 et 2020.

• Concernant la méthode, outre le travail partenarial précédement évoqué, il s'agit de s'inspirer de ce qui a été fait ailleurs.

Cela doit bien évidemment commencer par un diagnostic comme le suggère le CERTU dans l'encadré ci-contre.
On pourra alors passer à la rédaction du Plan en associant les acteurs évoqués plus tôt. C'est là qu'il faudra également se fixer des objectifs.

Arrive ensuite la réalisation en gardant en tête l'idée de "faire avec" les acteurs concernés.

Enfin une évaluation devra être réalisée et analysée à la vue des objectifs initiaux. Pour ce faire il faut élaborer des indicateurs objectifs et subjectifs

LA MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE D'UN PLAN PIÉTONS

- **Identifier les « générateurs » de trafic piétons et prévoir les liaisons** (au moins deux échelles d'investigation doivent être distinguées; celle qui concerne les déplacements de quartiers et celle qui traite des liaisons plus importantes).
- **Repérer les dysfonctionnements** en termes d'insécurité, de détours, de coupures, de perte de temps, d'inconfort...
- **Caractériser les interventions nécessaires :** type d'intervention, degré d'urgence, acteurs et financement. À ce niveau une coordination doit être assurée avec les autres interventions sur l'espace public.
- **Programmer** c'est-à-dire établir des priorités, lancer les études puis les projets.

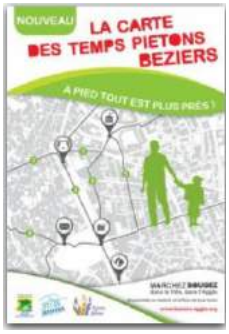
• Pronant un travail de co-élaboration nous ne voulons pas définir d'ores et des déjà des objectifs. Pour cela nous devons attendre le diagnostic et recueillir l'avis de tous. Cependant BAPAV est une assoication de défense des piétons et portera des objectifs ambitieux. Ceux-ci devront être qualitatifs mais également quantitatifs et donc mesurables.

Les actions que nous proposons dans la suite de ce document sont des contributions au futur plan piéton que nous appelons de nos souhaits.

II Informer les piétons

En ville, toutes les indications sont faites pour les automobilistes, or 25% des déplacements se font à pied sur le pays de Brest. Pour développer la pratique de la marche et rendre la ville plus accessible à tous, aux habitants mais également aux visiteurs, aux touristes, il faut les aider, les informer.
Informer est nécessaire pour matérieliser visuellement la possibilité d'effectuer les déplacements à pied quand beaucoup pensent à tort que c'est trop long.
Informer c'est aussi donner envie, faire découvrir des parcours, des commerces, des espaces verts.

Pour y parvenir nous proposons différentes mesures *:*



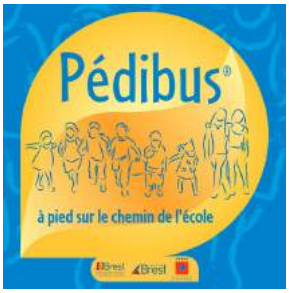
Une carte des temps piétons

Il s'agit d'une carte indiquant les temps de déplacement à pied entre les différents points remarquables de Brest. A l'aide de cette carte, il devient possible d'estimer de manière relativement précise son temps de parcours à pied entre deux points de la ville.
La plupart des trajets en milieu urbain faisant moins d'un kilomètre l'idée est de montrer que ceux-ci peuvent être plus rapide en marchant qu'en voiture (temps de stationnement compris).

Jalonnement des temps de trajets moyens à pied

Mettre en place des panneaux de signalisation verticaux indiquant le temps (et non la distance) nécessaire pour se rendre de tel endroit à tel endroit. C'est ce qui est recommandé par de nombreux experts. L'INPES propose d'ailleurs un accompagnement aux collectivités souhaitant s'engager dans le démarche(5).

Développer la démarche de Pédibus



La communauté urbaine avait engagé cette démarche voilà plusieurs années, mais force est de constater que celle-ci est tombée est désuétude. Pourtant on retrouve sur le site internet de la collectivité une bonne définition et des arguments en faveur du Pédibus :
"Pédibus est un ramassage scolaire à pied, organisé par des parents d'élèves bénévoles, suivant un itinéraire précis. Pedibus est une alternative à la dépose systématique des enfants en voiture à l'école.
<u>*Avantages liés à la démarche*</u> :
Sécuriser les abords des écoles et les cheminements piétons en diminuant le nombre de voitures aux entrées et sorties de classes,
Protéger la santé et l'environnement en diminuant l'exposition des enfants (et des parents) aux polluants néfastes pour la santé comme le CO2 du fait de la dépose systématique en voitures,
Apprendre aux enfants à se déplacer autrement sur des distances courtes. Par ailleurs, Pédibus permet aux enfants (ainsi qu'aux accompagnateurs) de pratiquer une activité physique quotidienne, et augmente leur attention en classe."

Dans la même optique, nous proposons de limiter la circulation automobile devant les écoles, soit de manière temporaire (entrée/sortie des classes), soit de manière permanente.

(5) : http://www.mangerbouger.fr/pro/IMG/pdf/inpes-kit_accompagnement-fr_accessible.pdf

Totems d'information

Mettre en place des totems d'information en centre-ville comme c'est par exemple le cas à Londres (6). Ces totems montrent une carte du quartier, un ou deux cercles montrant ce qui est accessible à 5 minutes et à 15 minutes, les rues et les sites d'intérêt à proximité, des temps moyens pour parvenir à des lieux remarquables à pied...

Des circuits piétons

Mettre en évidence des circuits particulièrement attractifs pour les piétons, laissant découvrir le patrimoine historique, culturel ou naturel de Brest. Continuer les « balades en ville » initiée par la ville de Brest avec le concours de nombreux acteurs.

Editer et diffuser des supports de communication et de diffusion (cartes dépliants), comme ce que BAPAV à commencé à faire pour le vélo (balade « Crimes of minds » sur les fresques urbaines, nature en ville à la découverte des végétaux, ou encore jardins partagés). La ville de Brest a également déjà commencé avec son dépliant « chemins de traverse » ou ses 4 dépliants balades urbaines, il s'agit de poursuivre ce genre d'intiatives.

(6) http://www.tfl.gov.uk/microsites/legible-london/default.aspx

La marche enjeu crucial pour le développement des transports publics

Dans son numéro de Janvier 2014 la revue Transport Public fait sa "Une" sur le sujet en titrant : La marche, chaînon "marquant" de la mobilité. C'est assez révélateur des changements dans la vision de la marche en ville qui commencent à arriver dans le monde des transports urbains. En effet, pour reprendre l'article, " tout déplacement, quel que soit le mode utilisé, commence et finit par la marche". Ce simple fait permet de réaliser l'importance que revêt la marche dans le développement de l'intermobilité. Ainsi selon une étude réalisée par Kéolis les deux tiers des personnes qui descendent d'un transport public reconnaissent qu'ils sont incapables de savoir s'il faut aller à gauche ou à droite pour atteindre leur destination.

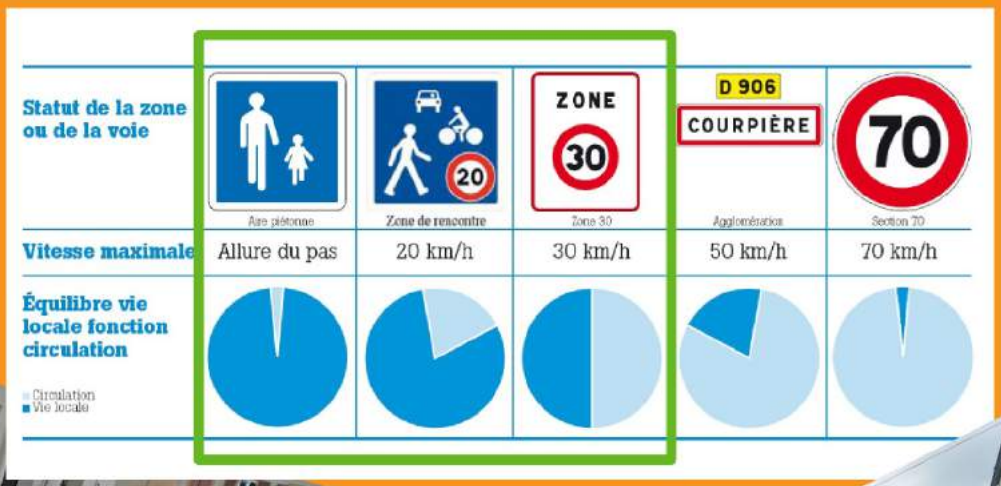
Le développement de la marche à pied, la création d'aménagements de qualité et l'information du piétion, sont donc maintenant largement admis comme des moyens essentiels pour développer l'usage des transports collectifs. Ainsi un article des échos en date du 27/12/2013 commence ainsi : "Cela peut sembler paradoxal, et pourtant : les entreprises de transport urbain s'efforcent aujourd'hui de réhabiliter… la marche à pied". Pour preuve si dessous les recommandations du groupement des autorités responsables de transport (GART) et de l'union internationale des transports publics (UITP).

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

UTP
Union des Transports Publics et ferroviaires

- **Définir une offre de transport**
  qui combine les modes traditionnels (métro, tramway et bus) avec les nouveaux services à la mobilité (vélos en libre-service, autopartage, covoiturage...).
- **Développer des parkings à vélos sécurisés**
  à proximité des pôles d'échanges ainsi qu'aux terminus des axes structurants.
- **Réintégrer le mode « marche à pied »**
  dans l'organisation des offres de transport public et travailler à une optimisation de cette pratique (accès aux services, information voyageurs, cheminements et signalétique...). L'affichage de cartes des temps – sur un modèle isochrone précisant le temps de parcours à pied pour atteindre des lieux d'urbanité – pourrait être étendu en ville tout comme la mise à disposition de dépliants avec la carte des alentours dans les stations.

III Accorder plus de place au piéton lors des aménagements de voirie



Ces dernières années des efforts ont été fait pour améliorer le confort des piétons. On a pu noter l'augmentation de la taille des trottoirs à plusieurs endroits, le réaménagement de St-Martin avec la mise en place « d'oreilles » qui est à saluer de même que la baisse de vitesse générale dans le quartier. On peut également signaler la mise en place, lors de la dernière mandature, des premières aires piétonnes (avant il n'y avait que 50m de linéaire devant la librairie Dialogue) et des premières zones de rencontre. Cependant, tout cela est encore largement insuffisant pour une collectivité qui se réclame être une métropole moderne.

Des espaces calmés

Zones de rencontres : Très peu utilisé à Brest ce type d'aménagement consiste en une chaussée unique (ni trottoir, ni rue). Cet espace est partagé par tous les modes avec priorité aux modes de transports guidés, puis aux piétons, puis au vélos et enfin aux véhicules motorisés dont la vitesse est limitée à 20 km/h. Cela permet de rendre des espaces plus surs et plus conviviaux. BAPAV recommande donc d'en mettre en place dans toutes les centralités de quartier ainsi que dans tous les centre-villes des communes membres de Bmo périphériques à Brest et éventuellement dans certaines zones résidentielles.

Comme le rappellent tous les candidats, le haut jaurès connaît des soucis en terme d'attractivité commerciale. Nous estimons qu'il y a également un problème en terme de voirie. Laisser un tronçon ouvert aux voitures, même en zone 30, était une erreur. Il suffit de constater le nombre de voitures qui stationnent sur le trottoir ou les incivilités auxquels font face les cyclistes pour s'en rendre compte. C'est pour cela que nous proposons de passer cet espace en zone de rencontre.

Zones piétonnes : Comme dit plus haut, les zones piétonnes à Brest sont encore choses rares. Or elles contribuent largement à l'attractivité d'un centre-ville, les exemples d'autres villes françaises ou étrangères sont légions. Après avoir piétonnisé les rues de Siam et le bas Jaurès la seconde étape est donc, lors de la prochaine mandature, de continuer dans les rues perpendiculaires à celles-ci.

Des trottoirs agréables

La largeur minimum d'un trottoir est la distance nécessaire pour que deux piétons (mais aussi deux poussettes ou deux fauteuils roulants) puissent se croiser sans se gêner : en comptant 1 mètre par personne, cela fait donc des trottoirs de 2 m de large (7). Sur un trottoir de 1 m de large, les piétons se gênent en se croisant, et il y en a souvent un qui descend sur la chaussée pour passer. Les 2 m sont mesurés hors réverbères, potelets, poubelles... donc les trottoirs sont en réalité un peu plus larges. Ces dimensions sont recommandées prioritairement là où passent beaucoup de piétons et souhaitables dès que cela est physiquement possible.

(7) Il ne s'agit pas de la largeur réglementaire mais bien de ce que recommande BAPAV, dans la mesure du possible. L'arrêté du 15 janvier 2007, consolidé le 3 octobre 2012, stipule dans son article 1-3° « La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel ».

Limiter les obstacles pour les piétons : si nous estimons que des outils d'information doivent d'adresser spécifiquement aux piétons nous ne défendons pas pour autant une surenchère de panneaux qui gênent la mobilité et polluent le paysage. De même si le stationnement des voitures sur trottoir est un véritable fléau, la mise en place de potelets ou de barrières de protection est une fausse solution (encore peu développée à Brest il faut le dire) car ces réalisations entravent la marche.

La place du piéton dans la rue

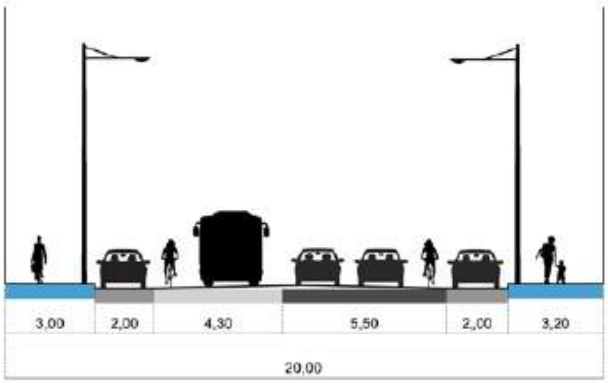
Comme c'est le cas à Strasbourg, dans la nouvelle charte d'aménagement des espaces publics, viser un minimum de 50 % de l'espace-rue pour les piétons. La charte est mise en œuvre lors des projets de création ou de rénovation des voies publiques.

Dans la nouvelle charte d'aménagement des espaces publics, viser un minimum de 50 % de l'espace-rue pour les piétons

Espaces rattachés aux piétons	› trottoirs › aires piétonnes › zones de rencontre › pistes cyclables / voies vertes
Espaces rattachés à la chaussée	› bandes cyclables › stationnements automobiles
Espaces non comptabilisés	› couloirs bus › plateformes tram

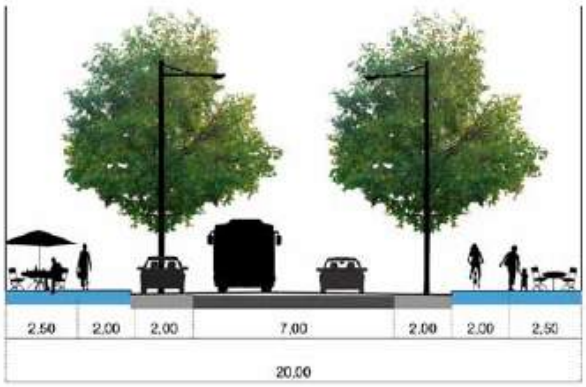
Images de référence
Voie de distribution

rue du Faubourg de Pierre
Avant réaménagement



Espace piéton : 39 %
3,0 m + 3,2 m / (20,0 m - 4,3 m)

rue du Faubourg de Pierre
Après réaménagement



Espace piéton : 45 %
2,5 m + 2,0 m + 2,0 m + 2,5 m / 20,0 m

Prévoir les aménagements en amont

Dans le rapport de l'OCDE précedement cité on retrouve un argumentaire en faveur de développement de la marche avec certaines solutions. L'une d'entre elles consiste notamment à anticiper les aménagements pour les piétons plutôt que d'effectuer des réaménagements coûteux à posteriori. Ci-dessous les points 5 et 6 du rapport :

Ci-dessous : "NOTE DE SYNTHÈSE – PIÉTONS : SÉCURITÉ, ESPACE URBAIN ET SANTÉ © OCDE/FIT 2011

OCDE

Forum International des Transports

5. La marche et les transports en commun sont des éléments interdépendants d'une mobilité urbaine durable. La marche est facilitée par un réseau maillé et doté d'infrastructures piétonnes et d'espaces urbains correctement conçus.

La marche fait partie intégrante des déplacements en transports en commun. Elle est plus pratique pour les distances courtes et est parfaitement complémentaire des autres modes de transport. En renforçant les services de transport en commun, notamment leur accessibilité à pied et sûreté, les politiques inciteront les usagers à privilégier davantage les transports en commun à la voiture, contribuant ainsi à une réduction du nombre de véhicules motorisés dans les centres-villes.

Il convient d'offrir aux piétons un réseau maillé de trottoirs conçu pour réduire les effets des obstacles géographiques, topographiques et physiques à leur mobilité des piétons. Ce réseau doit offrir un accès aisé aux équipements de transport en commun. Les responsables politiques réduiront les coûts d'infrastructure et amélioreront l'accessibilité en intégrant des décisions favorables à la marche dès la construction d'un nouveau projet, plutôt que de corriger ultérieurement des problèmes de base par un réaménagement coûteux. En effet, ce qui est construit en dix ans peut nécessiter cent ans pour être remplacé.

6. Les piétons font partie des usagers de la route les plus vulnérables aux accidents de la circulation. Il est devenu particulièrement difficile, notamment pour les personnes jeunes ou âgées, de faire face aux conditions de circulation complexes, voire hostiles, qui caractérisent aujourd'hui les villes.

Les piétons ne représentent pas un risque important pour les autres usagers de la route, tandis que ces derniers les exposent à des risques vitaux. Or, ils sont souvent négligés dans la rédaction des codes de la route actuels, dont le principal objet est de faciliter la circulation des véhicules motorisés.

L'insécurité, réelle ou perçue, a un impact majeur sur le choix de la marche, notamment pour les enfants et les personnes âgées. La réduction de la marche chez les enfants, en partie due à l'inquiétude des parents quant au risque de marcher à pied, est particulièrement préoccupante.

À tout moment, environ 30 % des piétons présentent une mobilité réduite (parce qu'ils sont trop chargés ou souffrent d'un handicap temporaire ou permanent). En raison du vieillissement de la population dans de nombreux pays, les autorités publiques doivent se préparer à un avenir où un nombre croissant de personnes très vulnérables seront encore plus tributaires de la marche.

IV
Les traversées piétonnes

L'objectif prioritaire doit être de limiter les interactions dangereuses entre les piétons et les véhicules. La politique piétonne doit ainsi être intégrée dans un politique de déplacement globale visant par exemple à réduire le volume de trafic ainsi que la vitesse maximum autorisée notamment dans les zones les plus fréquentées par les piétons.

Durée de la traversée

Mettre en place des comptes à rebours pour les feux de signalisation piétons. C'est quelque chose qui existe déjà au Canada, en Thaïlande, au Vietnam, en Russie ou encore au Danemark. Cette mesure permet d'améliorer la sécurité des piétons, rassure les personnes qui se déplacent lentement et facilite l'attente car le piéton sait combien de temps il a à patienter. Les durées d'attente moyennes doivent être inférieures à 40 secondes. La durée allouée aux piétons doit être calculée sur une vitesse de marche de 1m/s permettant aux piétons marchant le plus lentement (enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite) de traverser à leur rythme. Les feux équipés de bouton-poussoir doivent donner la priorité aux piétons en quelques secondes.

Réduire le nombre de voies sur les rues à voies multiples permet de diminuer la distance de traversée, d'abaisser la vitesse des véhicules, d'accorder plus de places aux piétons, aux vélos et au stationnement des véhicules.

Visibilité et sécurité

Amélioration de la co-visibilité par suppression des masques (stationnement automobile notamment), par l'aménagement d'avancées de trottoirs ou l'expérimentation de « lignes d'effet » avancées, voire la mise en place de stationnements 2 roues proche des passages piétons. Cette mesure permet également de réduire la distance de traversée pour le piéton. Le risque d'accident entre un piéton et un véhicule est 5 à 7 fois plus élevé la nuit que le jour. Il est donc nécessaire d'amélioration l'éclairage (coordination du positionnement des points lumineux et des passages piétons)

Expérimentation de bandes de guidage tactiles sur les passages piétons pour les personnes mal ou non-voyantes.

Augmentation du nombre de passages surélevés permettant à la fois une meilleure visibilité des piétons par les voitures et une diminution de la vitesse de celles-ci.

Des traversées piétonnes originales

Paris expérimente en ce moment 5 nouveaux types de marquages au sol(8) pour matérialiser les traversées piétonnes. Celles-ci offrent un peu d'originalité dans un paysage urbain très normé. Par ailleurs cela permet d'interpeller et de marquer plus fortement les traversées. Brest pourrait également développer ce genre de marquage dans les zones 30 qui sont trop peu identifiées comme telles par les automobilistes.

Lutter contre le stationnement des voitures sur trottoirs et pistes cyclables

Il existe à Brest un véritable problème de stationnement des voitures sur le trottoir et sur les bandes cyclable. C'est d'autant plus vrai depuis la mise en place du tram, chose que BAPAV avait annoncé le 22 juin 2012 lors de la conférence le jour de la veille de l'inauguration. Ce problème est souvent abordé par de nombreux citoyens lors de réunions publiques mais la situation reste la même. Ce phénomène est une véritable plaie pour les piétons lambda mais surtout pour les familles avec poussettes, les personnes en fauteuil roulant ou les parsonnes mal ou non-voyantes.

Photo extraite du bilan de "Kerinou à roulettes", Keriniouzes Janvier-Février2012, Comité de Quartier de Kerinou

Dans l'immense majorité des cas le problème ne vient pas du manque de places légales disponibles à proximité (il suffit de voir les voitures garées devant "Les Studios" à 50m du parking de Kerfautras) mais bien d'un problème d'état d'esprit de la part des automobilistes refusant de se garer à plus de 100m de leur destination. Ce phénomène est encouragé par le manque de répression à leur égard. Ainsi, à Brest, on est verbalisé quand on stationne sur une place légale mais qu'on n'a pas payé le parcmètre, par contre on est quasiment certain de n'avoir aucune sanction lorsque l'on se gare sur un trottoir.

Nous proposons donc, dans un premier temps, de faire de la pédagogie par des campagnes de communication (sur le même modèle de "serial cleaner" ou encore "trottoir pas crottoire"), d'information et de prévention auprès des automobilistes. Ce travail peut être réalisé par les services de la collectivité en collaboration avec la police nationale.

Dans un second temps nous proposons de passer à la répression en infligeant systématiquement des amendes aux véhicules en infraction. Ce travail peut être réalisé par les agents de stationnement de la ville, une éventuelle police municipale ou par l'assermentation d'autres agents de la collectivité.

(8) http://www.paris.fr/pratique/deplacements-voirie/la-rue-en-partage/experimentation-marquage/rub_10228_stand_129859_port_25784

V
Une marche plaisir, des espaces publics accueillants

Pour encourager et développer la pratique de la marche il faut faire en sorte que celle-ci soit un véritable plaisir, qu'il soit agréable de flaner en ville sans but. Cela passe par toutes les mesures précédemment évoquées mais également par le fait de rendre les espaces publics plus accueillants pour les piétons.

Des espaces couverts

A Brest le temps n'est pas toujours clément et il est toujours plus agréable de pouvoir déambuler au sec. Il est donc important d'augmenter le nombre d'espaces semi-couverts sur les cheminements les plus empruntés par les piétons (comme c'est déjà le cas sous les arcades de liberté, de milieu Siam ou encore devant la gare comme sur la photo ci-contre).

Augmenter le nombre de bancs et de chaises sur l'espace public

En effet Brest en manque encore cruellement. La collectivité pourrait également innover et proposer de nouveaux mobilier urbains comme des chaises à emprunter ou des structures pouvant servir de table ou d'accoudoir sur les escaliers.

L'art dans la rue

Lorsque l'on marche, le temps passe plus rapidement quand on a l'oeil occupé. Le meilleur exemple pour illustrer cela est le jardin du Luxembourg à Paris avec ses expositions régulières de photographies sur les grilles extérieures.

Brest est une des villes de France possédant les plus beaux graffitis avec une communauté importante et active. Plutôt que de faire de la répression systématique on pourrait envisager de travailler avec des collectifs de graffeurs sur le modèle de ce qui a été réalisé pour « Crimes of Minds » avec le collectif Sugar Rush. Un partenariat avec l'école des beaux arts est également à envisager. On pourrait ainsi développer les oeuvres d'art sur les murs (autorisés) ou sur les trottoirs (voir ci-contre).

Plus de nature et de terrasses

Enfin une ville plus agréable pour le piéton c'est une ville avec ne nombreuses terrasses, des arbres et plus généralement plus de nature. Brest est une ville très minérale et si cela convient pour plusieurs endroits, ça donne un aspect beaucoup trop "froid" à de nombreux autres (place de Strasbourg par exemple). Dans le même esprit le réaménagement de plusieurs parcs et de plusieurs « promenades » du centre-ville apparaît nécessaires tant ils sont mal conçus alors qu'ils ont un gros potentiel. On pense ainsi au boulevard Jean Moulin ou au parc Kennedy dont les parties hautes et basses devraient communiquer par au moins une traversée piétonne de qualité.

Source : 7 jours à Brest, 30/01/2013