



30 ans de Rue de l'Avenir

Projet de démarche



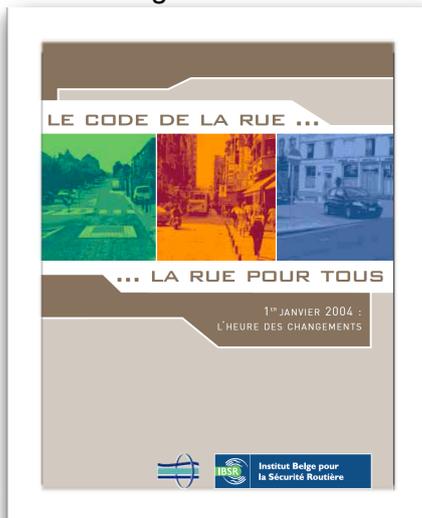
"Code de la rue - Lebensraum Strasse"

Pour une démarche participative d'adaptation du droit de la circulation routière à la nouvelle philosophie d'usage de l'espace public urbain

Dans le cadre de sa 28^{ème} journée d'étude, Rue de l'Avenir présente ici les grandes lignes de la démarche qu'elle souhaite lancer au niveau suisse.

Cette démarche a pour objectif de mieux ancrer dans le droit suisse de la circulation routière, et dans les normes d'aménagement des espaces publics, la philosophie de partage de la voirie urbaine et de respect entre usagers qui a inspiré les développements intervenus ces dernières années dans différents pays européens. En effet, la Belgique en 2004, la France en 2008 et le Luxembourg en 2009 ont introduit un *Code la rue*.

A l'origine de ces démarches, on trouve la même **vision** :

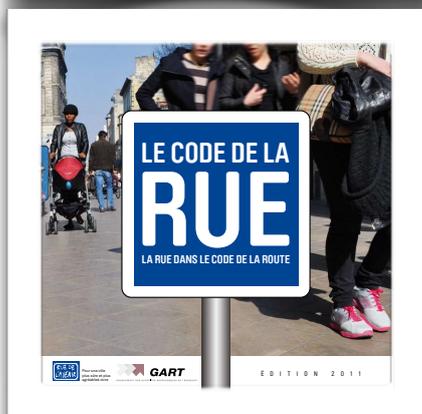


« Mettre en place une nouvelle philosophie :

Dorénavant, la voie publique n'est plus vouée uniquement à la fonction de circulation, chaque usager y trouve sa place et doit pouvoir circuler en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques ou son moyen de locomotion. C'est pourquoi, la nouvelle réglementation (belge) introduit un principe général de prudence et établit désormais une responsabilité du plus fort par rapport au plus faible.

Elle stipule en effet que le conducteur ne peut mettre en danger les usagers les plus vulnérables, qu'il doit adapter sa vitesse en fonction de la présence d'usagers faibles et qu'il doit redoubler de prudence en présence d'usagers plus vulnérables, ou sur la voie publique où leur présence est prévisible. »

Institut belge de la sécurité routière IBSR



« Espace - rue

La rue est un espace public où se déplacent les différents usagers : piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, usagers des TC, conducteurs et passagers de véhicules motorisés.

Mais la rue n'est pas la route, et n'est pas non plus seulement affectée aux déplacements. C'est un lieu de vie. C'est un espace public qu'il faut partager. »

Rue de l'Avenir France

C'est dans cette même dynamique que Rue de l'Avenir souhaite inscrire la prochaine étape de révision de la LCR et de ses ordonnances d'applications. De même que l'adhésion à la « Vision zéro » avait conduit à l'adoption du catalogue de mesures « *Via Sicura* », la démarche « *Code de la rue* » pourrait être à la base d'une révision législative ayant pour fil conducteur un meilleur équilibre entre les différentes fonctions de l'espace public urbain.

Nous proposons les étapes suivantes pour y parvenir :

1. Définir une vision commune

La rue est un espace public à conquérir ou à reconquérir. La rue n'est pas la route, elle ne doit pas être réservée exclusivement aux déplacements. C'est la première des conditions pour que la rue puisse redevenir un lieu de vie dans la ville, autrement dit un espace social pour tous, partagé de façon équilibrée entre les usagers, qu'ils soient motorisés ou pas.

Cette vision inspire l'action de Rue de l'Avenir depuis sa création en 1981.

Elle implique de voir plus loin que l'amélioration persévérante des rues telles qu'elles sont. Même si cette démarche demande du courage, eu égard aux rapports de forces culturels et économiques. Donner par exemple une réelle priorité à la mobilité douce peut mener non seulement jusqu'à des rues où il fait bon vivre, mais jusqu'à une ville différente, une écoville. Il s'agit, en fin de compte, de tout faire pour transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

extrait du projet de **manifeste de Rue de l'Avenir**

2. Se mettre d'accord sur les principes de base

L'approche "Code de la rue" découle donc d'une volonté de faire coexister de façon équilibrée la double fonction qui doit être celle des voiries et espaces publics en milieu habité :

- espace dévolu aux déplacements, aménagé de manière à gérer les flux acceptables des différents modes de transports, d'une part;
- espace d'usage collectif, aménagé de manière à garantir l'accessibilité à chacun et à favoriser les interactions sociales, d'autre part.

Afin d'arbitrer les conflits d'usages pouvant en découler, les démarches "Code de la rue" menées en Belgique et en France ont placé au cœur de leurs propositions l'inscription dans la législation du **principe de respect et de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible**.

Au niveau international, ce principe est consacré depuis 1993 par l'art. 7 al. 3 de la *Convention sur la circulation routière, du 8 novembre 1968* (dite "Convention de Vienne" - RS 0.741.10) :

3. *Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés*

En droit suisse, la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) formulait déjà ce **principe de prudence**, dans des termes très proches, à son art. 26 al. 2 :

"1 Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

2 Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte."



La reconnaissance de ce principe n'a pourtant pas empêché par le passé un aménagement des voiries et une gestion de la circulation fondée sur une hiérarchie implicite entre les différents modes de déplacement, la place prépondérante étant attribuée alors au trafic individuel motorisé.

Cela met en évidence la nécessité de réaffirmer parallèlement le **principe général d'égalité de traitement** entre les différentes catégories d'usagers, que ce soit dans l'accessibilité aux espaces publics, ou dans la répartition de l'espace et du temps qui leur sont dévolus dans la gestion des flux de trafic.

Une telle égalité de traitement est ainsi expressément prescrite par la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand - RS 151.3), en particulier dans le domaine des constructions et installations accessibles au public, ou des équipements et véhicules des transports publics.

Outre ces règles de base, il convient de promouvoir un objectif général d'**amélioration qualitative des espaces publics**, formalisé par un certain nombre de principes en matière d'aménagements urbains :

- L'effet de coupure des voies de circulation doit être aussi réduit que possible ;
- La modération de la circulation et la cohabitation des différents modes de déplacement sont à généraliser ;
- Par leur cohérence et leur continuité, les aménagements doivent accroître le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes ;
- Les signalisations lumineuses, les signaux verticaux et les marquages sont à utiliser en dernier recours, si le but recherché ne peut être atteint d'une autre manière.



3. Concrétisation dans le cadre d'un processus de révision participative du droit existant

Si les principales associations concernées acceptent l'idée de lancer une démarche de type "Code de la rue", nous proposons d'établir dans un premier temps l'inventaire des dispositions légales en vigueur allant déjà dans le sens de la vision exposée ci-dessus, et de les regrouper dans un document de synthèse.

Cette démarche s'inscrit d'une part dans la continuation de la réflexion initiée par le projet *Via Sicura* – actuellement en discussion au sein des commissions transports du Conseil national et du Conseil des États

D'autre part, celle-ci devra aussi intégrer la législation existante, dont la LCPR² (FWG) et le projet de nouvelles ordonnances portant sur les règles de la circulation et sur la signalisation (*projet VERVE*, dont la consultation publique s'est terminée à mi-mai 2011), lequel entraînera déjà des améliorations significatives. Il est à relever cependant que dans sa présentation du projet de révision en question, l'Office fédéral des routes (OFROU) mettait en évidence le fait qu'il s'était volontairement limité en l'état à la *réorganisation* et au *déblaiement du droit existant*, et ce sur les aspects peu controversés. Il envisage par conséquent d'ores et déjà une révision ultérieure, portant en particulier sur des dispositions relatives à la mobilité douce.

C'est dans ce futur nouveau projet de révision que Rue de l'Avenir souhaite inscrire la démarche proposée ici.

Rue de l'Avenir a exposé sa position à l'OFROU dans sa réponse à la consultation publique. Elle y mentionnait - à titre d'exemple - que les aspects suivants devraient être traités en priorité :

- *réévaluation de l'obligation d'utiliser les passages pour piétons situés à moins de 50m;*
- *définition des conditions de réalisation des trottoirs traversants, et de leurs conséquences sur la priorité de droite;*
- *extension du principe de prudence aux piétons traversant la chaussée hors passages protégés;*
- *généralisation des contresens cyclables, etc.*

L'étape suivante de la démarche « *Code de la rue* » devrait donc être de lancer le processus participatif, en communiquant le document de synthèse évoqué ci-dessus à l'ensemble des associations intéressées, et en les invitant à formuler des propositions de modification, ou de compléments, de la réglementation en vigueur.

4. La prochaine étape

Un groupe de travail – autour de Rue de l'Avenir – devra définir qui sont les associations / organismes qui portent le projet. Dans un premier temps, ce pourraient être les associations membres, au niveau national.

Ce groupe devra définir la démarche, la forme, le calendrier et le financement du projet.

Berne, le 23 septembre 2011



Contacts: Tél. 0041 22 777.1002 | Courriel: communication@rue-avenir.ch | www.rue-avenir.ch

Associations membres:

- ATE Association transports et environnement
- Mobilité piétonne Association suisse des piétons
- PRO VÉLO Association pour les cyclistes au quotidien
- Pro Juventute, Association en faveur des enfants et des jeunes
- Pro Senectute, Association en faveur des seniors
- Liges de la santé VD
- "La Rue" groupe de travail de l'EPFL

Membre du



Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

Correspondants:

- Belgique : Institut belge de la sécurité routière, DEMETER Université de Liège
- France : CERTU, CETE de Lyon, Rue de l'Avenir France
- Luxembourg : Sécurité routière du Luxembourg
- Québec : Direction de la sécurité en transports du Ministère des transports, Fondation Rues Principales, Vélo Québec
- Suisse : Rue de l'Avenir Suisse

Projet de démarche