

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

### A2 – Propositions et recommandations externes au groupe

Parmi les autres groupes ayant travaillé sur des sujets liés aux questions de partage de la voirie, cinq d'entre eux ont formulé des propositions et recommandations très proches et en totale cohérence avec celles du groupe "Une voirie pour tous".

Ce sont, par ordre chronologique :

- La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés (PREDIT, équipe "A Fortiori", juillet 2002).
- Partager les rues principales (AIPCR, octobre 2003).
- Financement des déplacements urbains (rapport de C. PHILIP, décembre 2003).
- Prospective sur les transports (Club Prospective ECRIN, janvier 2004).
- Encourager le développement de la bicyclette en France (propositions de B. LE BRETHON, février 2004).

Voici un résumé des propositions en phase avec celles du groupe pour chacun de ces travaux.

#### "La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés" (rapport de l'équipe A Fortiori au PREDIT)

Texte rédigé en août 2004 à partir du rapport final établi par Michel GILBERT et Anne FAURE  
Equipe A Fortiori, Juillet 2002, Commande 01 MT 35 du PREDIT

Constatant l'absence du thème des déplacements non motorisés dans les programmes de formation, le rapport propose de l'introduire dans les formations initiales ou continues mis en place par les écoles et centres de du Ministère de l'Équipement (ENPC, ENTPE, CIFP), les écoles et centres de formations des collectivités territoriales (ENACT, CNFPT), les écoles d'architecture et de paysage.

Il formule les recommandations suivantes, en demandant aux structures professionnelles telles que le Conseil Français Des Urbanistes (CFDU) et le CERTU d'apporter leur soutien à la mise en place de ces formations, en s'appuyant sur les réseaux techniques ou professionnels ainsi que sur les structures de publication et d'édition.:

- **Travailler à la constitution d'un corpus** : s'appuyer sur les thèses, en faire le recensement et établir des contacts avec les enseignants habilités à suivre les thèses.
- **Dynamiser le milieu associatif**, susciter de nouvelles initiatives, en particulier concernant la marche à pied, pour que les attentes des diverses populations soient mieux formulées et remontent vers les chercheurs.
- **Développer le nombre et la qualité des publications, des articles de presse, des revues spécialisées** et définir les vecteurs permettant de les diffuser largement, en lien avec le milieu associatif, notamment en direction des enseignants, chercheurs et décideurs locaux.
- Elaborer un argumentaire pour **sensibiliser les responsables d'enseignements à l'importance de la thématique des déplacements non motorisés**, notamment en s'appuyant sur le nouveau cadre réglementaire.
- **Susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires**.

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

### "Partager les rues principales" (recommandations de l'AIPCR)

Résumé rédigé en janvier 2004 à partir de la présentation de Hillie TALENS, Pays-Bas, Thème "Sharing the main street", session sur la ville et le transport urbain intégré

Les principales conclusions et recommandations formulées par l'Association Mondiale de la Route (AIPCR) lors du XXIIème Congrès Mondial de la Route le 24 octobre 2003 en Afrique du Sud, lors de la session sur la ville et le transport urbain intégré, sont les suivantes :

Il a été constaté que, dans tous les pays, il existe actuellement une demande croissante pour diversifier les usages de la voirie et faire cohabiter ces différents usages et usagers.

Des mesures politiques de partage de la voirie peuvent mises en œuvre à la fois pour :

- Assurer l'accueil et la répartition des transports motorisés à l'arrivée des autoroutes périurbaines au sein de la ville.
- Partager les usages en ville en fonction de **priorités préalablement définies**.
- **Traiter les voies résidentielles** (constituant 80 à 90 % des zones urbaines) **en conduite apaisée avec priorité aux piétons et aux cyclistes**.
- Traiter les voies affectées au transport public ainsi que les transports en site propre.

Sur les axes urbains dont la fonction est de permettre l'écoulement du trafic de transit, le seul partage possible, en raison des vitesses élevées, est le partage avec les transports en site propre (transports en commun, taxis, co-mobilité<sup>1</sup>,...).

Sur les axes urbains principaux structurant la ville, il est très important de sélectionner quelques fonctions qui seront combinées entre elles, et d'écarter le trafic de transit de ces grands axes urbains (en particulier, par des systèmes de boucles urbaines).

Le partage du temps offre de bonnes possibilités de gestion des flux : forte circulation sur l'ensemble des voies libérées aux heures de pointe, livraisons pendant la plage horaire suivante, puis autorisation du stationnement, etc. L'affectation des voies et de leur sens de circulation peut ainsi être privilégiée en fonction de l'heure.

Dans tous les cas, **une attention particulière doit être donnée aux usagers vulnérables** : enfants, personnes âgées, handicapés, cyclistes, tant au plan de leur sécurité que de la continuité de leurs itinéraires (besoins de sécurité, sûreté, continuité, lisibilité, absence de détours, attractivité, confort de parcours), **particulièrement au droit des carrefours**.

Ces pratiques autrefois négligées deviennent prioritaires et doivent rester un axe fort des politiques urbaines pour les années à venir.

---

<sup>1</sup> Le terme co-mobilité est employé ici pour traduire le concept américain de "Ridesharing", regroupant toutes les formules de déplacement qui font que les véhicules circulent et ne se garent que s'ils ont plus d'un seul occupant. Le "ridesharing" comprend notamment les déplacements en co-voiturage (carpooling), l'autopartage (carsharing), l'utilisation des voitures particulières comme un système de bus grâce à l'info-mobilité (via les coordonnateurs transport des entreprises, les agences de mobilité, les "Commuter Computer" systems,...).

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

### "Financement des déplacements urbains" (rapport de Christian PHILIP)

Résumé rédigé en janvier 2004 à partir d'une synthèse élaborée par Nicolas GAUTHIER, DTT

Le rapport sur le financement des déplacements urbains préparé par Christian PHILIP, député du Rhône, avec la collaboration de Nicolas GAUTHIER de la Direction des Transports Terrestres (DTT), a été remis au Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en décembre 2003.<sup>2</sup>

Ce rapport propose une modernisation du système de financement des déplacements urbains en France. Les principales recommandations de ce rapport sont les suivantes :

- Donner pleinement aux collectivités locales les moyens de mener leur politique de déplacements urbains en leur fournissant les instruments juridiques et financiers (**décentralisation et dépenalisation du stationnement payant**, possibilité de mettre en œuvre une forme de **tarification des déplacements urbains**).
- Elargir la zone de collecte du versement transport à l'aire urbaine et favoriser la coordination entre les différents niveaux d'Autorités Organisatrices des Transports.
- Rechercher une meilleure productivité et une plus forte concurrence dans l'exploitation des réseaux.
- Rechercher une contribution accrue des clients.

Parmi la cinquantaine de recommandations développées par Christian PHILIP (récapitulées dans les pages 46 à 48 de son rapport), certaines pourraient être intégralement reprises au titre du thème "Une voirie pour tous", dont notamment :

- Mieux **maîtriser l'étalement urbain**.
- **Ne pas prendre de décisions annihilant les efforts d'investissement dans les transports publics**, par exemple par le développement de nouvelles voiries, de nouveaux parkings en centre ville, ...
- **Mieux utiliser la politique du stationnement : taxer les parkings** des bureaux, des supermarchés et centres commerciaux ; **augmenter le prix du stationnement** dans les parcs publics et sur la voirie ; **limiter la durée du stationnement** ; **rendre les tarifs de stationnement très progressifs** ; **donner la possibilité à l'autorité organisatrice des transports urbains de fixer les tarifs** (au moins d'être consultée) ; proposer la **dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant sur voirie** par l'intermédiaire d'un amendement de loi relative aux responsabilités locales.

---

<sup>2</sup> Ce rapport est disponible sur les sites Internet du Ministère de l'Équipement et de la Documentation Française  
[http://www.equipement.gouv.fr/Portail/rapport\\_deplacements\\_urbains.pdf](http://www.equipement.gouv.fr/Portail/rapport_deplacements_urbains.pdf)  
<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/brp/notices/034000723.shtml> .

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

### "Prospective sur les transports" (Club Prospective ECRIN )

Texte rédigé en septembre 2004 à partir du rapport du groupe de travail présidé par Maurice BERNADET  
Club Prospective, ECRIN, Recherche et Entreprise

Le rapport du groupe de travail présidé par Maurice BERNADET, professeur à l'Université de Lyon II, publié en janvier 2004,<sup>3</sup> est plutôt destiné à la communauté scientifique. Guidé par les préoccupations du développement durable, ce rapport, par l'approche prospective<sup>4</sup>, exprime des conclusions bien en phase avec les travaux du groupe "Une voirie pour tous".<sup>5</sup>

Il se structure autour de trois grands thèmes : des évolutions technologiques incontestables ; des évolutions nécessaires des systèmes et des comportements ; des visions de l'avenir marquées par de fortes incertitudes.

Il constate que les scénarios, autoroute réservée aux poids lourds ou voirie urbaine, sont divers, mais que **les problèmes à résoudre restent nombreux, qu'ils soient techniques, sociologiques ou juridiques**. Les incertitudes et interrogations sur les technologies permettent de penser qu'il n'y aura pas de miracle technologique et qu'il sera **nécessaire de combiner innovations technologiques et innovations organisationnelles, ces dernières impliquant des changements de comportement en matière de mobilité des personnes et des marchandises**.

**La maîtrise de la mobilité ne pourra donc passer que par des mesures énergiques** nécessitant de taxer les déplacements automobiles individuels, résoudre les problèmes de transports intra-périurbains, soutenir les transports en commun par des subventions à l'exploitation, mettre en place des autorisations de circuler, et, surtout, de **sortir du champ strict des transports** pour intervenir sur l'aménagement urbain, réduire la dispersion de l'habitat, briser la dépendance et la captivité de catégories entières de population vis-à-vis de l'automobile, rapatrier le commerce en milieu aggloméré, réorganiser les systèmes de production et de consommation ainsi que les moyens d'accès des personnes aux services.

Il s'agit là de mesures courageuses qui ne feront sentir leurs effets que très progressivement et où **toute avancée technologique ne pourra se développer que si elle est appropriée à la fois par les milieux économiques, sociologiques, culturels et politiques**.

Mais, même si le contexte international, européen, économique, et libéral n'est pas favorable, il faut être conscient que seuls une autre organisation de la société civile et d'autres types de comportements sont le prix à payer pour échapper au scénario de l'inacceptable.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Ce rapport est disponible sur le site d'Ecrin à l'adresse <http://ecrin.asso.free.fr/pdf/protrans.pdf>

<sup>4</sup> La prospective ne se confond pas avec la prévision. La prospective éclaire l'action présente à la lumière de futurs possibles. Le rapport "Prospective sur les transports" décline donc au présent les nouvelles organisations de la mobilité et les actions à mettre en œuvre pour éviter l'inacceptable et tendre vers un futur souhaitable.

<sup>5</sup> Dans les nombreuses annexes de "Prospective sur les transports" figure une synthèse des travaux du groupe de Batz sur la "Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat", qui avaient fait l'objet également d'un examen par le groupe et d'une synthèse présentée ci-après à l'annexe 6 "Accessibilité globale et mobilité durable"

<sup>6</sup> Ce dernier paragraphe n'est pas explicitement mentionné dans le rapport, mais c'est une conclusion que tout lecteur peut implicitement en déduire.

# Une voirie pour tous

## Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

### "Encourager le développement de la bicyclette en France" (propositions de Brigitte LE BRETHON)

Texte rédigé en août 2004 à partir des propositions de Brigitte LE BRETHON

Les propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France élaborées par Brigitte LE BRETHON, Députée du Calvados, ont été remises au Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer en février 2004.<sup>7</sup>

Comme mesures concrètes pour réunir les conditions d'une véritable impulsion et d'une relance de la politique du vélo en France, Brigitte LE BRETHON propose quinze mesures simples et prioritaires et formule des propositions d'actions et de modifications réglementaires nécessitant une analyse approfondie à engager sans délai.

Parmi ces propositions, certaines pourraient être intégralement reprises au titre du thème "Une voirie pour tous"<sup>8</sup>, et même étendues à l'ensemble des modes doux, notamment :

- **Encourager et développer les politiques de partage de l'espace et notamment les zones 30** (à priorité donnée à la vie locale et aux déplacements de proximité).
- **Assurer la continuité des aménagements** (avec l'aide de comités d'axes).
- **Renforcer la sensibilisation des professionnels** (auto-écoles notamment).
- **Favoriser les actions en faveur des déplacements doux domicile – école** en informant les établissements scolaires sur l'organisation de Plans de Déplacements des Ecoles, en promouvant les réalisations réussies.
- Prendre en compte dans l'article R 417-11 **l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs : stationnement dangereux punis d'une contravention de 4<sup>ème</sup> classe**.
- **Doter les voies vertes d'un statut juridique**.<sup>9</sup>
- **Généraliser les contresens cyclables**.
- **Développer les compétences requises pour mettre en œuvre aux niveaux national et local ces dispositions** : inscrire des modules obligatoires consacrés au partage de la rue, à la modération de la vitesse automobile et aux aménagements piétonniers et cyclables dans les formations initiales et continues des techniciens et ingénieurs des collectivités territoriales... Ne pas oublier les formations aux professions d'architectes, paysagistes et urbanistes.
- **Lutter contre le vol**.
- **Simplifier et adapter les barèmes de réduction d'impôts pour frais de déplacements professionnels** (frais réels).
- **Organiser une meilleure répartition des crédits de recherche**, notamment dans le cadre du PREDIT, **au profit des modes de déplacements non motorisés**.

<sup>7</sup> Ces propositions sont disponibles sur le site Internet de la Documentation Française : <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/044000109/0000.pdf>

<sup>8</sup> Ont participé à la fois à l'élaboration des propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France et celles du présent document "Une voirie pour tous" : Hubert PEIGNE, en tant que Président du Comité de Suivi de la Politique du Vélo, Véronique MICHAUD, Club des Villes Cyclables, Geneviève LAFERRERE, CERTU et Mary CRASS, CEMT

<sup>9</sup> Une proposition de modification du Code de la Route a été effectuée pour donner un statut aux voies vertes, modification en cours d'examen par le Conseil d'Etat en août 2004, date à laquelle cette annexe a été rédigée.