

Techni.Cités

Le magazine des professionnels de la ville et des territoires

Tiré à part

8 FÉV. 2005

BIMENSUEL - ISSN : 1624-7876

N083



SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN VILLE : QUE SE PASSE-T-IL EN EUROPE ?

Certu

SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN VILLE, PIÉTONS, VÉLOS, MOTOS

DOSSIER COORDONNÉ PAR *Catia Rennesson, CERTU – Département sécurité, voirie, espace public*



ICONS//HOAQU/AGE

Partager les connaissances, comparer les expériences, confronter les difficultés de chacun et les réponses qui y sont apportées, s'inspirer des bonnes pratiques, autant d'attitudes qui contribuent efficacement au progrès des savoirs et des savoir-faire. C'est ainsi qu'en décembre dernier, le Certu, en partenariat avec Techni.Cités, a organisé à Lyon un colloque afin de présenter les tendances européennes les plus récentes dans la prise en charge de la sécurité routière en ville ainsi que les évolutions destinées à mieux intégrer les modes doux et les deux-roues motorisés dans les politiques urbaines de déplacements et d'aménagement. En voici les principaux enseignements.

- 1** *Quels objectifs pour l'Europe ?
Quelles actions ?*
- 2** *Politiques de sécurité routière en ville : l'apport de nouvelles approches*
- 3** *À pied, à vélo, à moto : exemples de bonnes pratiques*

Que se passe-t-il en Europe ?

1 Quels objectifs pour l'Europe ? Quelles actions ?

L'amélioration de la sécurité routière observée dans l'Union européenne au cours de ces trente dernières années ne doit pas donner l'illusion que la situation est satisfaisante. Les accidents sont encore nombreux et restent inacceptables. On compte ainsi en 2004, dans les 25 pays de l'Union, 43 000 morts et deux millions de blessés sur la route, ce qui fait de l'insécurité routière un problème majeur de société et de santé publique. Sa diminution est par conséquent une priorité pour la Commission européenne.

En 2001, le Livre Blanc sur la politique européenne des transports s'est fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de victimes à l'horizon 2010. Cet objectif a été réitéré en 2003 dans le programme d'action pour la sécurité routière qui décline en soixante mesures concrètes les initiatives de la Commission sur la décennie.

Les États membres ne sont pas égaux devant le fléau : si certains, comme les Pays-Bas, la Suède ou le Royaume-Uni ont des résultats quasi exemplaires, d'autres pays font beaucoup moins bien, et qui plus est, certains des moins performants régressent. D'un pays à l'autre, l'écart des performances globales est dans un rapport d'un à six (Europe des 25).

Deux tiers des accidents corporels surviennent en agglomération et ces accidents totalisent un tiers des tués. Dans l'Europe des Quinze, on compte en ville, en nombre moyen de tués par million d'habitants, 12 usagers de voitures par-

ticulières, 10 piétons, 9 usagers de motos ou cyclomoteurs et 2 à 3 cyclistes. La Commission européenne accorde une grande importance au problème urbain, et tout particulièrement aux usagers vulnérables. De nombreuses initiatives s'inscrivent dans cette double perspective.

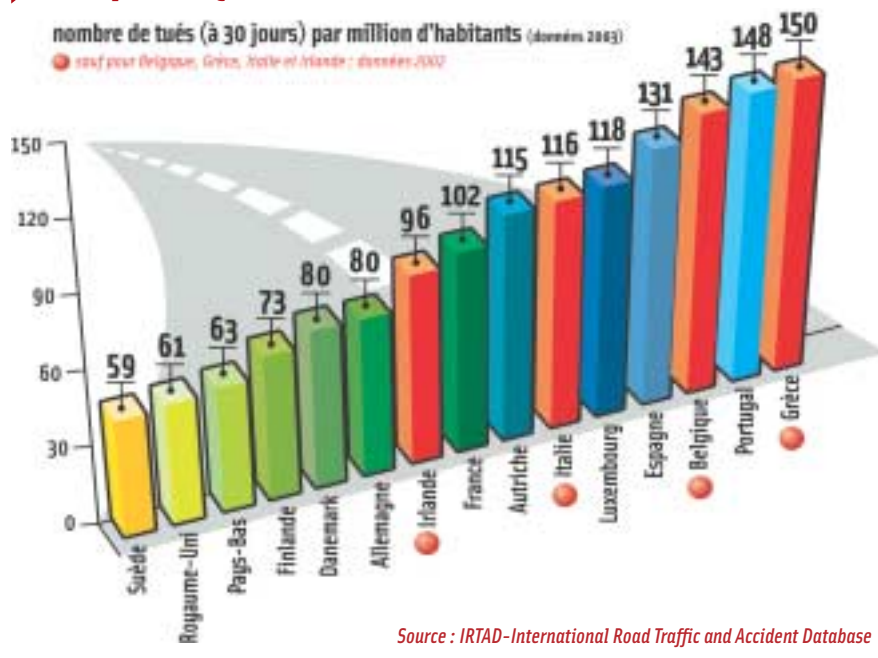
L'Union européenne a pour objectif de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes à l'horizon 2010

Quelques exemples :

- directive « Face avant des véhicules » pour réduire la sévérité des chocs avec les piétons (adoptée) ;
- proposition de directive « Permis de conduire » introduisant un accès progressif à la conduite des deux-roues motorisés, selon l'âge du conducteur et la puissance du véhicule (accord politique au Conseil, discussion en cours au Parlement européen) ;
- campagnes de sensibilisation destinées aux jeunes de 15 à 25 ans (2002) et aux enfants de 6 à 11 ans (2003-2004), en partenariat avec l'ensemble des Croix Rouges européennes ;
- subvention à « VOICE », un réseau constitué d'associations d'usagers vulnérables réparties dans une douzaine de pays (2005-2007) ;



→ Europe des Quinze



- » - Charte européenne de la sécurité routière, destinée à mobiliser tout acteur ayant un pouvoir d'agir dans une fonction économique, sociale ou de représentation. Chaque signataire s'engage à mettre en place des actions concrètes et mesurables qui seront suivies par la Commission. Mise en œuvre en 2004, 23 municipalités l'ont déjà signée, ainsi que des autorités régionales et deux associations européennes (EuroCities et Polis).

En outre, l'Union européenne finance divers programmes de recherche impliquant une coopération entre pays. On peut citer : DUMAS sur le management

Le programme d'action européen pour la sécurité routière (juin 2003)

Document téléchargeable à partir du portail de l'Union européenne, domaine transport : www.europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm, site sur lequel vous trouverez de nombreuses autres informations.



de la sécurité routière en milieu urbain, ADONIS, WALCYNG, PROMISING, MAIDS sur les usagers vulnérables, SAFESTAR sur la sécurité des aménagements.

2

Politiques de sécurité routière en ville : l'apport de nouvelles approches

Si de nos jours, de nombreuses mesures en matière d'amélioration de la sécurité routière sont connues, l'efficacité maximum n'est pas atteinte. Certains pays - ceux ayant déjà les meilleurs résultats - cherchent toujours des améliorations. Ils ont introduit des approches nouvelles telles que la VISION ZÉRO en Suède ou celle de SÉCURITÉ DURABLE (Sustainable Safety) aux Pays-Bas.

« Sécurité durable », la politique des Pays-Bas

La stratégie de « sécurité durable » se caractérise par une approche préventive par opposition aux politiques antérieures de nature réactive et curative. Elle se fonde sur le principe que l'homme est la référence standard, ce qui implique notamment qu'infrastructures et véhicules soient adaptés aux limites des capacités humaines (capacités de maîtrise de la conduite et capacités de résistance aux chocs).

Concrètement, cela conduit à construire un système de circulation comprenant :
- des infrastructures aménagées selon les principes de fonctionnalité, d'homogénéité, de lisibilité ;



Des zones 60 en rase campagne

- des véhicules équipés d'outils simplifiant les tâches humaines et construits de sorte qu'ils protègent l'être humain vulnérable aussi efficacement que possible ;
- des usagers de la route convenablement sensibilisés, éduqués et, le cas échéant, contrôlés.

La mise en œuvre efficace du concept exige ensuite un soutien de tous les acteurs et leur engagement à appliquer d'une manière coordonnée les mesures nécessaires. C'est ainsi que le gouvernement central, les autorités provinciales et locales se sont accordés sur un programme d'action en deux phases.

Classification	Rase campagne	Milieu urbain
Voies de transit	Autoroutes (100/120 km/h)	Voies express (100 km/h)
Voies de distribution	Limitation à 80 km/h	Limitation à 50 km/h
Voies d'accès	Zones 60 (60 km/h)	Zones 30 (30 km/h)

Classification des voies en 3 catégories selon leur fonction et leur usage, et s'accompagnant de limitations de vitesse appropriées.



La première dite de « démarrage », de 1997 à 2002, visait :

- une classification de la totalité des routes et rues du pays en trois catégories (cf. tableau). Cette classification est considérée comme un point de départ indispensable ;
- l'extension de zones 30 en zones agglomérées et l'introduction de zones limitées à 60 km/h sur les routes interurbaines secondaires ;
- la mise en place d'autres mesures, par exemple, la normalisation de la priorité aux giratoires, deux-roues motorisés sur la chaussée et non plus sur les pistes cyclables en ville, etc.

Cette phase s'est accompagnée de campagnes d'information du public et a bénéficié de financements de la part de l'État, à hauteur de 50 %. Bilan en 2004 : 90 % des autorités routières ont un plan de classification des voies, plus de 20 000 km de rues sont en zones 30 et plus de 6 000 km de routes sont en zones 60 (soit respectivement 65 % et 15 % des linéaires en ville et en rase campagne). On assiste donc à une mise en œuvre progressive, structurée et effective du concept théorique dans tout le pays et c'est là que réside la force de cette politique. Le nombre de victimes entre 1997 et 2003 a diminué de 12 %, celui des blessés graves de 8 %, pour un pays dont les résultats en sécurité se classent déjà parmi les meilleurs en Europe.

La phase 2 (2003 – 2010) porte maintenant sur la mise en œuvre du programme dans son intégralité. Elle vise à décentraliser autant que possible la stratégie pour une plus grande efficacité. Outre l'infrastructure, les autres champs d'action concernent notamment l'éducation, l'information, la recherche technologique sur les véhicules, le développement d'une police spéciale de surveillance. Les Pays-Bas espèrent ainsi ne pas déplorer plus de 900 tués sur les routes en 2010 (soit une baisse de 15 % par rapport à 2002).

Angleterre : l'exemple pilote de Gloucester

Il s'agit d'une expérience plus classique, mais avec une ambition élevée en raison de l'ampleur du projet, menée



ICOMOS/REA/ROLLE

par le Royaume-Uni. L'objectif était de démontrer que le nombre d'accidents dans une ville pouvait être sensiblement réduit par la mise en œuvre d'un programme de sécurité adapté, s'intégrant à l'ensemble des autres politiques urbaines. La ville de Gloucester, ville moyenne de 100 000 habitants, a été sélectionnée. Un budget de 5 millions de £ a été alloué au projet qui s'est déroulé sur une période de 5 ans (1996 à 2001). La méthode suivie, définie dans le docu-

ment « Recommandations sur la gestion de la sécurité routière en ville » de l'Institution britannique IHT, a commencé par un diagnostic global des dysfonctionnements du système de déplacements à l'échelle de la ville, puis par la mise en œuvre des mesures suivantes :

- définition d'une hiérarchisation de la voirie ;
- réorganisation de la circulation pour la distribuer sur les voies les plus appropriées (fermeture de certains accès, aménagements dissuasifs sur les raccourcis, voies bus, etc.) ;
- maîtrise des vitesses par des actions de sensibilisation (exemples : articles presse locale, information sur les amendes, panneaux dynamiques d'affichage des vitesses), des aménagements (rétrécissement des largeurs de rues, ralentisseurs, traitement des entrées de ville...), mais aussi par des contrôles (équipes spéciales de police, radars à main, caméras vitesse...) ;
- actions pour faciliter les déplacements à pied et à vélo (exemples : zones à vitesse limitée étendues, refuges centraux pour traversée, détecteurs de piétons pour limiter le temps d'attente au niveau des passages, bandes cyclables, reprise de giratoires, signalétique au sol sur les chemins de l'école) ;
- coordination à l'échelle de l'aire urbaine de l'ensemble des actions influant sur la sécurité.

Point clé essentiel, le projet s'est doté d'une structure de management forte avec une ouverture partenariale impor-

Au-delà des mesures mises en œuvre, la réussite de Gloucester repose sur la stratégie de management du projet



Exposition du projet Safer City à Gloucester





» tante et a procédé à un très large travail d'information et de concertation. Au final, le projet a été un succès, comme le montre son évaluation : diminution des accidents (de 9,5 %, à comparer à une augmentation de 8,5 % dans les villes témoins) et surtout diminution des accidents graves (48 %), diminution des vitesses, opinion générale du public très positive, modification des pratiques de déplacements (on va plus souvent à l'école à pied et à vélo).

Si le management de cette opération d'envergure s'est révélé complexe, le processus adopté à Gloucester, particulièrement la consultation publique et l'implication du public dans les choix d'actions, montre que ces difficultés peuvent être dépassées. Et, au-delà des techniques d'aménagement, la réussite de Gloucester repose justement sur la stratégie de management.

Dans la continuité du succès de ce projet, le gouvernement anglais a décidé de mener d'autres expériences pilotes.

» Vers une généralisation des zones 30 : les exemples de Zurich, Graz, La Haye...

À l'étranger, certaines villes n'hésitent pas à étendre le concept de la zone 30 à toutes leurs rues, exception faite des grandes voiries, comme les artères, où ce concept serait inadapté. Ainsi à La Haye aux Pays-Bas, tous les quartiers délimités par le maillage des rues principales sont en zones 30 ou vont le devenir. Aujourd'hui, plus de la moitié des zones sont créées. Fribourg-en-Brigau, en Allemagne, a généralisé en 1990 les zones 30 à tous ses quartiers d'habitation, ce qui concerne environ 60 % du linéaire de voirie. Plus récemment, Zurich en Suisse a aménagé également tous ses quartiers en zones 30, 122 au total, dont 70 en une seule année. Quant à Graz, en Autriche, elle a érigé le 30 km/h comme règle générale

pour la ville en 1992, sauf sur les axes prioritaires (23 % du linéaire total de voirie) qui demeurent à 50 km/h. Dans ces villes, si les entrées des zones 30 sont clairement marquées, les aménagements à l'intérieur restent légers, voire absents : tout est basé sur l'information, la sensibilisation et les contrôles de vitesse.

Le bilan en termes de fonctionnement est tout à fait positif. Leur succès est d'autant plus important compte tenu du contexte, à savoir la mise en place par ces villes de politiques globales de déplacements visant une forte réduction du trafic motorisé individuel et mettant tout en œuvre pour le développement des transports publics, du vélo et de la marche.



3

À pied, à vélo, à moto : quelques exemples de bonnes pratiques

Parmi les usagers de l'espace public, les enjeux en ville se concentrent sur les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés. D'une part parce qu'ils paient le plus lourd tribut à l'insécurité routière. D'autre part, parce que piétons et cyclistes participent activement à faire de la ville un lieu où « il fait bon vivre ». Il s'agit de modes alternatifs à la voiture, efficaces, sains, économes, non polluants, indispensables à l'animation urbaine et sociale. Quant aux deux-roues motorisés, leurs déplacements en ville sont en croissance et génèrent des problématiques nouvelles auxquelles il faudra trouver des solutions sans tarder.

Genève : un « plan piétons » pour la ville

Le « plan piétons » de la ville de Genève constitue un instrument de planification en faveur des piétons qui coordonne les aspects légaux,

techniques, administratifs et financiers. Ses objectifs sont de favoriser les conditions de santé du citoyen en

milieu urbain ; d'anticiper sur les carences de sécurité du domaine public à l'égard des piétons ; de



Une rue commerçante aménagée en « zone de rencontre », concept défini dans la réglementation suisse en 2002. Les piétons y sont prioritaires et la vitesse limitée à 20 km/h.



DR

garantir des mesures concrètes sur le territoire communal ; de réaliser des solutions originales, éphémères, pour expérimenter mais aussi rassurer les milieux sceptiques ; et de créer une dynamique de sensibilisation.

Il comporte cinq volets d'action :

- Encourager la promenade. Les actions consistent à aménager et valoriser des parcours thématiques. Des plans-guides invitent les habitants et visiteurs à découvrir la cité sous un angle différent : parcours de l'eau, des parcs, des musées...
- Valoriser des lieux par quartier. Des places sont réaménagées, des nouveaux espaces piétonniers sont créés, les rues commerçantes sont valorisées, les « lieux en panne » sont réhabilités, l'extension du secteur à priorité piétonne du centre-ville se concrétise.
- Faciliter les mouvements des piétons. Par exemple, en diminuant les temps d'attente des piétons aux feux, en complétant les dispositifs de sécurité à proximité des écoles par la création d'itinéraires sûrs, en sécurisant les abords des « homes » pour personnes âgées.
- Éliminer les obstacles rencontrés par les piétons. L'objectif est de créer une véritable trame piétonne en centre-ville comme en périphérie, en supprimant ou gérant les coupures fonctionnelles, géographiques, foncières ou encore liées à l'encombrement du domaine public.
- Modérer le trafic à l'échelle du quartier. Non pas par la réalisation d'aménagements isolés, mais par la mise en œuvre de mesures coordonnées.

De 1996 à 2004, ce plan a permis de mettre en valeur dans la cité plus de 40 kilomètres de promenades et d'effectuer une bonne partie des interventions prioritaires répertoriées, représentant plus d'une centaine de nouvelles traversées piétonnes sur les principaux axes routiers, quarante « kits écoles », une dizaine de zones 30 km/h, l'amélioration de plusieurs carrefours et l'aménagement de places et rues résidentielles.

► **Pour de plus amples informations :**
www.ville-ge.ch/plan-pietons

Barcelone : réflexion sur les déplacements motos

À Barcelone, comme dans d'autres villes, l'usage des deux-roues motorisés a augmenté considérablement ces dernières années. Face à cette situation et considérant le niveau élevé de risque d'accident ainsi que les problèmes de stationnement, de pollution et de bruit liés à ce mode de déplacement, la municipalité a d'ores et déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures, parmi lesquelles :

- des campagnes de communication contre le bruit ou sur le port du casque ;
- l'analyse des accidents (typologie et causes) en liaison avec des instituts de recherche ;
- un travail avec les usagers professionnels (livreurs de pizzas, coursiers)

Le « plan stratégique motos » de Barcelone prévoit une vingtaine de mesures

pour notamment concevoir la réalisation d'une vidéo de sensibilisation de ces derniers aux dangers de la conduite en moto ;

- une gestion du stationnement des motos avec notamment la création d'emplacements spécifiques sur chaussée afin de lutter contre le stationnement abusif sur trottoir ;
- l'organisation de conférences et la création d'un groupe de travail permanent sur les motos.

En outre, elle a décidé en 2003 de développer un « plan stratégique motos » afin de mieux définir, planifier et coordonner l'ensemble des actions. Mené en concertation avec tous les partenaires concernés (fabricants, compagnies d'assurances, associations d'usagers, services municipaux, habitants...), ce plan prévoit une vingtaine de mesures stratégiques qui se répartissent dans trois domaines d'action, concernant respectivement les conducteurs de deux-roues motorisés, le véhicule et la ville.

Vélo : tour d'horizon européen

De nombreux pays européens ont une politique cyclable clairement affichée



Belgique : une rue pour tous grâce à un « Code de la rue »

Entré en vigueur en Belgique au 1^{er} janvier 2004, le « Code de la rue » présente un ensemble de dispositions permettant d'assurer un meilleur partage de l'espace public et d'offrir une plus grande sécurité des déplacements aux modes doux. Le législateur a voulu mettre en évidence que la voie publique n'est pas vouée uniquement à la fonction de circulation automobile et que chaque usager y a sa place, notamment les plus vulnérables. Ainsi :

- la définition ou redéfinition des usagers et des espaces auxquels ils ont accès soulignent concrètement la convivialité nécessaire de l'espace public ;
- l'ajout d'un principe général de prudence impose notamment des obligations au plus fort vis-à-vis du plus faible ;



le rappel ou l'introduction de nouvelles mesures concernant, par exemple, les zones de rencontre (zones avec priorité aux piétons et vitesse limitée à 20 km/h), la généralisation du sens unique limité (sens interdit ouvert aux cyclistes roulant à contresens du trafic général), les coussins berlinois, les trottoirs traversants, l'obligation de mettre en œuvre des zones 30 aux abords des écoles, donnent aux communes les instruments pour aménager les rues selon une nouvelle philosophie.



» avec des objectifs quantifiés et contrôlés ainsi qu'un budget d'investissement bien identifié. Pourtant, le principal enseignement qu'ils tirent de leur politique est que les aménagements cyclables sont nécessaires pour développer l'usage du vélo mais ne suffisent pas pour changer les comportements : il faut agir en même temps sur la place et la vitesse de la voiture. Dans les centres-ville d'Italie du Nord, la circulation automobile ayant été fortement réglementée, les vélos assurent aujourd'hui jusqu'à 25 ou 30 % des déplacements.

Développer l'usage du vélo, grâce à des aménagements, mais surtout en réduisant la place et la vitesse de la voiture en ville

En matière d'aménagements, que privilégier ? Le premier motif de choix du vélo est la rapidité du temps de parcours par rapport à l'automobile sur des distances de l'ordre de 3 km. C'est pourquoi l'itinéraire d'un cycliste doit être continu, direct, confortable. Une approche de type mixité des usages (exemple des zones 30) ou bandes cyclables est unanimement recommandée par les guides étrangers car elle facilite, mieux que la piste, l'insertion des cyclistes et une meilleure visibilité en carrefour.

Parmi les aménagements plébiscités pour leur simplicité, leur confort et leur sécurité :

- le contresens cyclable, appelé aussi « rue à sens unique limité » en Belgique. Il raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes ;

» Les actes du colloque

Aborder tous les sujets du colloque sans juste les effleurer était impossible en 6 pages. De ce fait, certains n'ont pu être développés dans ce dossier, par exemple le « Contrôle automatisé des infractions : résultats en Europe et perspectives » de Jacques Nouvier du Certu ou encore « Aller à l'école autrement qu'en voiture » d'Olivier Martel du Grand Lyon.

Ces sujets méritant un intérêt certain, vous pouvez en prendre connaissance à partir du CD-Rom des actes du colloque dont le contenu est téléchargeable à partir du site www.certu.fr. Vous y trouverez aussi plus d'éléments sur les sujets traités ici.



En Belgique, le sens unique limité (contresens cyclable dans les rues à sens unique) est devenu la règle.

- le sas en carrefour à feux. Il permet au cycliste de se positionner devant la circulation générale pour être vu et pouvoir tourner sans danger. <

> Petite biblio sur le vélo

- *Politiques nationales en faveur du vélo*, CEMT (Conférence européenne des ministres des Transports), 2004
- *Les politiques cyclables en Europe*, rapport d'étude Certu, 2001
- *Comparaison des principaux manuels européens d'aménagements cyclables*, rapport d'étude Predit/Certu, 2000

» Remerciements

Ce dossier a été rédigé à partir des contributions de différents intervenants au colloque, dont Jean-Paul Repussard de la Commission européenne, Ad Kranenburg du ministère des Transports des Pays-Bas, Tom De Schutter de l'Union des villes et communes de Wallonie, Marie-José Wiedmer-Dozio de la ville de Genève, Cristina Pou de la ville de Barcelone, Geneviève Laferrère, Catia Rennesson et Hubert Treve du Certu.

CERTU

Service technique central placé sous l'autorité du ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, le Certu a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les

domaines liés aux transports, à l'aménagement et à l'environnement urbains. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il constitue sur ces sujets un lieu privilégié où se développent réflexions et propositions pratiques.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier,
69456 Lyon Cedex 06
www.certu.fr

