

JUIN 2024



La sécurité des piétons et des cyclistes, un enjeu prioritaire pour les collectivités

« Agir en faveur de la sécurité des personnes qui se déplacent sur leur territoire est une prérogative fondamentale des collectivités. Or, au sein de l'espace public, tous les usagers ne sont pas autant vulnérables. Les piétons et cyclistes paient un lourd tribut, comme en témoigne les derniers chiffres de la Sécurité routière. En 2023, les modes actifs représentent 22% de la mortalité et 33% des blessés graves.

Les piétons et les cyclistes constituent les usagers les plus vulnérables, quelle que soit la nature du territoire. Pour améliorer leur confort et leur sécurité, plusieurs leviers sont à disposition des pouvoirs publics. Aménagements, sensibilisation, communication, contrôle et sanction : les collectivités font preuve d'inventivité pour œuvrer en faveur de la sécurité des usagers des modes actifs. Penser la ville pour les plus vulnérables, c'est la penser pour le plus grand nombre, rendant ainsi possible un développement plus conséquent de la pratique de la marche et du vélo, condition indispensable pour parvenir à la réalisation d'une ville apaisée, un idéal qu'il nous faut atteindre au plus vite ! »

Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables





















Une sécurité contrariée

Tout au long du XX^e siècle, les villes et villages de France ont été modifiés en profondeur pour une unique bénéficiaire : l'automobile. Trottoirs, passages piétons et feux de signalisation ont été progressivement développés afin de régir la relation piétons/automobilistes. Rien n'a été prévu pour les cyclistes. La pratique de la marche et du vélo a dégringolé dans la seconde moitié de ce siècle. Depuis la fin des années 2010 – et particulièrement depuis 2020 –, la pratique cycliste du quotidien explose : + 52% depuis 2017. Ce développement rapide, associé au développement des engins personnels de déplacement motorisés (EDPM), est particulièrement visible dans les grandes agglomérations et pose de nouveaux problèmes de cohabitation. Malgré la constante diminution du nombre d'automobiles

présentes dans les agglomérations, le danger que celles-ci représentent pour les autres modes de déplacement est toujours présent. Selon le bilan 2022 de la sécurité routière, 95 % des accidents mortels avec tiers l'ont été face à un véhicule motorisé, tandis que moins de 1% des tués l'ont été dans un accident entre piéton, vélo et/ou EDPM. Le reste entre dans la catégorie « autre ». Les premières victimes, en nombre de tués, sont les automobilistes eux-mêmes, suivis de peu par les piétons. Le nombre de cyclistes tués est moins important, cependant il ne cesse de croître depuis 2012, et particulièrement depuis 2017. Cette triste augmentation est corollaire à celle de la pratique. La vitesse des engins motorisés est à la source du danger que ceux-ci représentent.

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté en 2022

										Autre	TOTAL
ACCIDENT AVEC TIERS	0	85	8	48	234	838	58	31	1	39	1342
COLLISION AVEC											
	0	1	0	0	2	2	0	1	0	0	6
	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	5
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	5	0	0	0	3	2	0	0	0	0	10
	13	2	0	1	11	7	0	0	0	0	34
	277	87	15	45	219	363	8	2	0	7	1023
	54	21	2	11	38	58	4	2	0	2	192
	64	25	4	4	28	150	20	8	0	6	309
	13	3	4	1	3	10	1	0	0	2	37
	26	5	2	3	10	22	2	0	0	0	70
MULTICOLLISION	33	13	0	11	45	113	11	4	0	7	237
TOTAL	488	245	35	124	594	1565	104	48	1	63	3267

Source : Bilan de la sécurité routière 2022



SÉCURITÉ OBJECTIVE ET SÉCURITÉ SUBJECTIVE

Le sentiment de sécurité ou d'insécurité ressenti par chaque individu n'est pas le résultat mathématique de l'addition de plusieurs facteurs objectifs. Il est plutôt l'expression d'un mélange personnel d'éléments très divers. Il dépend ainsi, entre autres, du vécu, des capacités physiques, de la sensibilité (au bruit, à la vitesse, à la foule...), et des projections (en termes d'accidents, notamment) de chacun. Une personne objectivement en sécurité peut ainsi se sentir en danger sans que cela ne soit pour autant contradictoire.

Lorsque l'on parle de sécurité routière, on entend principalement la sécurité objective qui se traduit par la réduction du nombre d'accidents, de blessés-graves et de tués. Ces éléments quantifiables sont plus aisés à appréhender et à comparer que des ressentis et des sentiments, lesquels sont plus difficiles à cerner.

La réduction de la vitesse, un outil miracle ?

Depuis les années 2000, de plus en plus de communes françaises font le choix de limiter leur voirie à 30 km/h. Ainsi, en 2024, ce sont au total plus de 200 communes qui ont passé l'essentiel de leur voirie à 30 km/h, sous le vocable ville à 30 ou métropole à 30. De nouvelles réglementations se sont également développées : les zones 30 et les zones de rencontre, limitées à 20 km/h et dans lesquelles les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules. En plus de favoriser une sécurité objective, la réduction de la vitesse maximale autorisée joue sur le sentiment de sécurité.

Afin de réduire la vitesse effective des véhicules motorisés, les collectivités ont deux types d'actions à leur disposition : l'aménagement et le contrôle-sanction.

L'aménagement joue sur deux aspects : les contraintes physiques qui empêchent les automobilistes de rouler trop vite, et les leviers psychologiques qui font que l'automobiliste ralentit instinctivement. Chicane, rétrécissements, passages alternés, etc. obligent les automobilistes à maintenir une allure modérée mais ne modifient pas les règles du partage de l'espace. En revanche, l'absence de trottoirs et de passages piétons, lorsqu'elle s'accompagne de végétalisation d'une partie de la rue, de la présence de bancs, et/ou de marquage spécifique etc. renverse les codes et donne la priorité instinctive aux piétons. Dans ces espaces qui ne sont pas aménagés pour eux, les automobilistes sentent qu'ils y sont tolérés mais pas prioritaires ni tout à fait à leur place.

La réduction de la vitesse s'accompagne parfois d'une réduction de la circulation de transit par la refonte du plan de circulation, permettant de détourner le trafic sur une voirie dédiée, préservant les quartiers résidentiels. Dans les



Communication de St Brieuc sur la ville à 30 km/h

zones les plus densément piétonnes, la mise en place d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) permet d'aller plus loin. Dans ces zones, le trafic de transit n'est autorisé que pour certains véhicules bien définis tels que les taxis, les professionnels du soin et de l'aide à la personne, les véhicules d'entretien, les transports en commun, etc.

L'épineuse question du contrôle/sanction

Nombreux sont les usagers à ne pas respecter les nouvelles règles... parce qu'ils n'en ont pas connaissance. La sensibilisation sur le terrain par la police municipale en lien avec la police nationale ou la gendarmerie permet d'informer les usagers des modifications apportées aux règles de circulation. L'objectif est de communiquer les nouvelles règles et d'en expliquer les raisons et les conséquences. La sensibilisation est un élément important dans le développement des « bonnes pratiques ». Les radars pédagogiques sont un

outil de sensibilisation. Une fois les usagers informés, les collectivités peuvent choisir de contrôler et de sanctionner en cas de non-respect des règles établies. Les contrôles effectués diminuent le sentiment d'impunité qui souvent précède aux infractions commises. Le recours à ce triptyque sensibilisation/contrôle/sanction se révèle efficace pour faire respecter les limitations de vitesse ainsi que les règles de stationnement, et limiter notamment le stationnement interdit et dangereux.

LA VILLE DE RENNES (35) a, en 2020, limité à 30 km/h la majorité de sa voirie. Afin que cette limitation soit effective, la collectivité a misé, en partie du moins, sur la contrainte physique, obligeant les automobilistes à ralentir. Des aménagements ont ainsi été réalisés afin de rendre la chaussée difficilement praticable à 50 km/h, contraignant les conducteurs à lever le pied. Le recours à des aménagements provisoires, notamment lorsque de gros travaux étaient prévus dans un futur proche, moins coûteux et moins longs à mettre en place, a permis d'augmenter (par rapport à des aménagements plus classiques) le nombre d'aménagements réalisés, et, par voie de conséquence, le nombre de voies sécurisées. La ville s'est concentrée dès le début sur les abords des écoles qu'il s'agissait de sécuriser au mieux.



© COLLECTIVITÉ DE RENNES

Aménagement visant à réduire la vitesse des véhicules motorisés aux abords d'une école à Rennes

LA VILLE DE PARIS (75) communique dès à présent sur la mise en place, en automne 2024, d'une ZTL dans Paris Centre (regroupant les anciens 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements). Elle débute en parallèle une enquête publique à ce sujet. Dans cet arrondissement, le nombre de personnes se déplaçant à pied (dont en transports en commun) est largement supérieur à celui des automobilistes et autres véhicules motorisés. L'objectif n'est pas de piétonniser l'ensemble de ces rues, pour beaucoup commerçantes, mais de limiter le trafic motorisé en supprimant le trafic de transit, et ainsi améliorer le confort des piétons et des cyclistes. Celui-ci dépend en effet, pour beaucoup, du nombre de véhicules qui circulent sur leur itinéraire.

À VITRÉ (35), la vitesse maximale autorisée a été abaissée à 30 km/h en 2018. La ville de Vitré travaille en étroite collaboration avec la police municipale qui est très régulièrement mobilisée pour des opérations de contrôle et, au besoin, de verbalisation. L'objectif n'est pas tant de facturer les non-respects de la vitesse maximale que d'arriver à faire respecter cette dernière au maximum. La sanction n'arrive ainsi qu'après un certain temps de sensibilisation et ne concerne au début que les dépassements de vitesse supérieurs à 10 km/h par rapport à la limitation, la marge de tolérance étant réduite peu à peu. Il est en effet possible, lorsque le contrôle est effectué par des agents de police, de choisir la vitesse à partir de laquelle on sanctionne, alors que le recours aux radars automatiques contraint à sanctionner d'emblée dès 5 km/h au-dessus de la vitesse autorisée. Le recours fréquent au contrôle – sanction a permis à la ville de Vitré d'obtenir un réel abaissement de la vitesse effective sur ces routes. Les chiffres issus des radars pédagogiques situés sur toutes les pénétrantes, qui enregistrent les vitesses des véhicules à toute heure du jour et de la nuit et tous les jours de la semaine, révèlent ainsi que, en décembre 2023, 80 % des véhicules roulent à moins de 40 km/h et 70 % sont en-dessous de 30km/h.

À GRENOBLE (38), depuis une dizaine d'années, des actions de contrôle sont effectuées contre le stationnement abusif des automobilistes, notamment sur les aménagements cyclables. Fin 2023, vingt-cinq nouveaux agents municipaux ont été recrutés pour travailler spécifiquement sur le contrôle du stationnement gênant et dangereux. L'objectif est de dissuader les automobilistes de stationner leur véhicule sur des espaces qui ne sont pas prévus à cet effet.

Redistribuer l'espace : une condition sine qua non à une bonne cohabitation

Les catégories génériques de « cyclistes » et plus encore de « piétons » ne permettent pas de rendre compte de la diversité des pratiques, des vécus et des sensibilités qui caractérisent ces pratiques. Les collectivités tiennent de plus en plus compte de la diversité des profils : enfants, personnes à mobilité réduite (PMR), livreurs... Assurer la sécurité des plus vulnérables augmente *ipso facto* l'attrait des modes actifs auprès de l'ensemble de la population.

De lieux isolés...

Les collectivités travaillent sur des lieux précis, tels que les abords d'écoles, les amonts des passages piétons et les centres-villes. Elles y font le choix de supprimer du stationnement ou des voies de circulation automobiles afin de gagner de l'espace au sol et de pouvoir le redistribuer en faveur des piétons et/ou des cyclistes. Le développement des « rues scolaires », qui consiste en une piétonnisation totale ou partielle des rues bordant les écoles, est un exemple de cette tendance. Ces rues peuvent être pérennes ou réservées à certains horaires, moyennant un système de barrière amovible. Elles témoignent également de l'importance accordée aux enfants. La suppression du stationnement automobile cinq mètres en amont des passages piétons (légalement obligatoire à partir de janvier 2026) permet d'améliorer la visibilité réciproque des automobilistes et des piétons et donc d'y diminuer le risque d'accident. L'espace au sol ainsi gagné peut être réattribué au stationnement vélo, moins gênant en termes de visibilité, ou à de la végétalisation basse. La piétonnisation de certaines rues,

voire de certaines zones, rend l'espace aux piétons et aux cyclistes qui sont tenus d'y rouler au pas. Dans certains cas, les cyclistes sont invités à utiliser un itinéraire bis, leur offrant de meilleures conditions de cyclabilité. Ces zones sont majoritairement présentes dans les centres-villes et dans les rues commerçantes.

... à des itinéraires cyclables et/ou marchables...

Parallèlement, le développement d'itinéraires cyclables et/ou marchables est un levier important. Avant d'être rendu visible par les aménagements réalisés, l'investissement des collectivités en faveur des modes actifs se traduit par l'élaboration de plans dédiés. Ainsi en 2022, selon l'Enquête nationale politiques modes actifs menée par le Club et Vélo & Territoires, 70 % des collectivités répondantes mettaient en œuvre des actions et/ou un plan stratégique en faveur du développement du vélo, et 26 % d'entre elles avaient formalisé une stratégie de développement de la marche au quotidien ou étaient en train de le faire. La création de cheminements piétons et/ou cyclables sécurisés nécessite un traitement spécifique des zones de danger, dites points noirs, et des endroits conflictuels. Les points noirs sont généralement les lieux où les interactions entre les différents usagers sont les plus nombreuses et les trajectoires les moins prévisibles, tels que les ronds-points et les carrefours. Les tensions et dangers y proviennent du mélange (souvent ponctuel) sur un même espace de différents modes de déplacement qui n'ont ni la même vitesse



Aménagement d'un quai de bus aux abords d'une piste du réseau express vélo de Grenoble

© COLLECTIVITÉ DE GRENOBLE

ni les mêmes logiques de mouvement. Les endroits conflictuels sont des espaces où au moins deux modes de déplacement cohabitent mais ne partagent pas les mêmes objectifs. Afin d'y limiter les conflits, les collectivités cherchent à séparer les différents modes et à rendre la place de chacun immédiatement intelligible, et ainsi limiter la confusion et les interactions subies. Cela est particulièrement visible aux arrêts de bus en bordure d'une piste cyclable très empruntée : les collectivités font souvent le choix de déporter les arrêts de bus en créant un îlot pour leurs usagers tandis que la piste passe derrière, entre l'îlot et le trottoir. Quel que soit son mode de déplacement, une personne qui cherche son chemin ne prête que peu attention aux autres personnes autour.

... performants et confortables

Créer des cheminements, c'est également remédier aux coupures provoquées par les aménagements automobiles ou ferroviaires ou par un cours d'eau. En effet, de nombreux trajets effectués à pied ou à vélo sont rallongés par les détours imposés pour contourner ces coupures. Afin de limiter ces détours, des passerelles dédiées aux modes actifs peuvent être installées. Elles permettent aux piétons et aux cyclistes, qui sont parfois tenus de mettre pied à terre, de traverser un obstacle en limitant les détours et sans côtoyer le bruit et la pollution des véhicules à moteur.

Enfin, pour que les cheminements piétons soient véritablement continus et sécurisés, des collectivités ont recours aux trottoirs traversants. Ces derniers inversent les priorités dans les intersections et offrent aux piétons la priorité et la légitimité : ce sont désormais les automobilistes qui traversent le trottoir et non plus les piétons qui traversent la chaussée. Pour cela, le trottoir, tant sa hauteur que son revêtement, est continu aux intersections.

Redistribuer l'espace au profit des modes actifs, c'est aussi veiller à ce que les itinéraires soient praticables hiver comme été. Végétaliser ces itinéraires et les séparer des

véhicules motorisés, sources de chaleur, sont des moyens d'éviter que les températures n'y soient trop élevées en été. Ces actions, en redistribuant l'espace et en renforçant la qualité des aménagements, rééquilibrent la légitimité des usagers à être présents dans l'espace public et à prendre la place qui leur revient. La composante symbolique influe sur l'inconscient des individus et donc sur leurs comportements.

À STRASBOURG (67), les magistrales piétonnes offrent aux marcheurs de nombreux itinéraires sécurisés aux destinations variées tandis que les pistes cyclables maillent efficacement le territoire. Le Ring, contournant le centre-ville, s'inscrit dans le réseau cyclable existant, Vélostras, et permettra aux cyclistes d'éviter la traversée du centre, et proposera également aux piétons un nouvel itinéraire. Afin d'inciter les usagers à circuler sur l'emplacement qui leur est prévu et ainsi limiter les conflits d'usage, une attention particulière est accordée au confort des aménagements et à leur lisibilité.

À CHAMBÉRY (73), des travaux ont été réalisés dans le centre-ville afin d'attribuer aux modes actifs et à la végétation une place plus grande que précédemment. Ainsi, des espaces de stationnements automobiles ont été supprimés afin d'agrandir les trottoirs existants, de planter des arbres et des arbustes, de créer ou d'élargir des aménagements cyclables, etc.

À LYON (69), de nombreuses passerelles piétonnes permettent aux piétons et aux cyclistes, vélo à la main, de traverser les deux fleuves sans multiplier les détours, et de profiter également d'une traversée calme, loin du trafic routier.

Passerelle piétonne du Palais de Justice de Lyon



© CREATIVE COMMONS

Arbitrer entre les modes : l'importance de la réglementation

Le rapide développement du vélo dans de nombreuses villes perturbe des décennies de partage de l'espace pensé et organisé entre automobilistes et piétons. Les cyclistes n'ont jamais réellement fait partie de cette équation. L'équilibre – même inégal – qui s'était créé entre piétons et automobilistes est perturbé et nécessairement modifié par l'arrivée rapide et massive de nouveaux cyclistes. Les automobilistes doivent ainsi apprendre à partager la chaussée avec un mode de déplacement qui n'est pas motorisé. Coutumiers des dangers de l'automobile, les piétons ne sont pas habitués à devoir partager – et plus souvent qu'à leur tour – l'espace avec des cyclistes. Des problèmes de cohabitation prennent de l'ampleur avec l'accroissement rapide du nombre de cyclistes : trop rapides pour les piétons, trop lents pour les automobilistes, silencieux, et parfois difficilement prévisibles pour les non-cyclistes. S'ajoute à cela les EDPM et les engins (VAE et trottinettes) en *free-floating* qui génèrent d'autres types de problèmes.

Ces difficultés de cohabitation, bien que peu accidentogènes, altèrent le sentiment de sécurité et de confort de déplacement de la part des usagers concernés.

Piétons - cyclistes : une cohabitation parfois houleuse

Le développement rapide de la pratique cycliste et des EDPM pose notamment la question de la cohabitation dans les zones fortement piétonnes. Le Code de la route impose déjà une vitesse ne dépassant pas « l'allure du pas », soit 6 km/h, mais cette réglementation ne suffit pas toujours. Certaines collectivités ont choisi, avec les opérateurs, de brider les trottinettes en *free-floating* en zones piétonnes. Celles-ci ne peuvent alors pas rouler à plus de 12 km/h. D'autres collectivités ont décidé d'empêcher ces véhicules de rouler dans certaines zones densément piétonnes prédéfinies : géolocalisées, les trottinettes arrêtent de fonctionner à l'entrée dans ces zones. Les utilisateurs sont donc contraints de poursuivre à pied. Certaines collectivités ont, quant à elles, interdit la circulation cycliste en zone piétonne à certains horaires.

Afin de limiter le trafic cycliste de transit dans ces zones, certaines collectivités incitent les cyclistes à les contourner ou, s'ils s'y rendent, à déposer leur vélo à l'entrée et à continuer à pied. Cela se traduit par l'aménagement d'un contournement cyclable performant et identifiable, ainsi que par l'installation d'arceaux à vélo en bordure de ces zones. Les cyclistes ont ainsi conscience qu'ils sont invités dans ces zones mais qu'ils n'y sont pas prioritaires.

L'enjeu des véhicules en stationnement

Le stationnement des véhicules en *free-floating* peut également être source de tensions. Laissés sur le trottoir ou sur la chaussée, ils gênent les autres usagers, surtout lorsque les lieux sont étroits et/ou encombrés d'autres choses (poteaux, poubelles...), rendant tout contournement difficile. Pour remédier à ce problème, des collectivités, en partenariat avec les opérateurs, ont créé des stations virtuelles. Les usagers doivent désormais laisser le véhicule à un endroit précis, souvent à côté d'arceaux vélos, pour arrêter la facturation. Enfin, face aux divers problèmes de cohabitation que cela engendre, certaines collectivités font le choix d'interdire les véhicules en *free-floating* sur l'ensemble de leur territoire.



Stationnement de vélos en *free-floating* sur des emplacements dédiés ou près d'arceaux vélo à Paris

LA VILLE D'ANTONY (92) a récemment fait un double constat : si la location de vélos en *free-floating* fonctionne bien, la possibilité de les stationner sans contrainte engendrait une situation de gêne envers les autres usagers, notamment lors de stationnement sur trottoirs. Avec le gestionnaire de ces vélos et le comité vélo, la ville a réfléchi à ce problème et ensemble ils ont décidé de contraindre le stationnement de ces véhicules : en plus de trois stations fixes devant les trois gares RER de la ville, ont été créées vingt stations (...)

(...) virtuelles qui obligent les usagers à ranger leur vélo à un endroit précis, souvent à proximité d'arceaux vélos, pour arrêter la facturation. L'objectif de cette mesure est de libérer les trottoirs des vélos en *free-floating* à l'arrêt et d'apaiser les relations entre piétons et cyclistes.

LA VILLE D'ANGERS (49) et l'opérateur Pony, qui gèrent les trottinettes en *free-floating* sur le territoire de la ville, ont choisi de brider ces trottinettes en zones piétonnes. Géolocalisés, ces engins ne peuvent ainsi pas rouler à plus de 12 km/h (contre 25 km/h sinon) dès qu'ils pénètrent dans une zone piétonne. Cette mesure, en réduisant le différentiel de vitesse entre piétons et trottinettes électriques, participe à l'apaisement des interactions entre ces deux modes. L'opérateur applique cette limitation à ses trottinettes dans toutes les villes qu'il dessert.

À BORDEAUX (33), les trottinettes électriques en *free-floating* sont interdites dans certaines zones fortement piétonnes, comme les quais de la Garonne. La ville et l'opérateur ont fait le choix de rendre cette interdiction incontournable : les trottinettes électriques en question, géolocalisées, s'arrêtent automatiquement à l'entrée de ces zones, il est impossible pour l'utilisateur de s'en servir plus en avant dans lesdites zones, sauf à les pousser à la main.

Comment favoriser l'adhésion aux changements ?

Modifier des aménagements est, malgré toutes les contraintes, souvent plus simple que de modifier les mentalités et les comportements. Les collectivités en ont conscience et nombre d'entre elles incluent au mieux les usagers dans les changements à venir. Elles adaptent ces derniers pour qu'ils correspondent au plus près des besoins et attentes, et en expliquent les enjeux et les nouvelles règles.

Un outil clef : la sensibilisation

Pour cela, plusieurs ressources sont à leur disposition. Le **Code de la rue** en est un. Propre à chaque commune ou agglomération, il condense et vulgarise les règles principales du Code de la route liées aux déplacements dans l'espace public et aux modes actifs. Après une première vague dans les années 2000, ces codes connaissent actuellement un regain d'intérêt. Le Code de la rue est utilisé comme support de concertation et de communication auprès du grand public afin de faire connaître les règles, les nouveautés et les « bonnes pratiques ». Les collectivités font également des campagnes de communication sur les règles à respecter et les comportements à adopter pour assurer une bonne cohabitation. Le message principal des Codes de la rue et campagnes de communication tourne autour de notions telles que la courtoisie, l'urbanité et le respect.

Des actions de sensibilisation plus ciblées et ponctuelles sont également menées. Elles s'adressent alors à un public précis (enfants, cyclistes, chauffeurs de bus...) avec un message adapté (importance de la marche, danger des angles morts, cohabitation avec des cyclistes...). L'objectif est de rendre concret un aspect de la mobilité ou de la cohabitation et de transmettre les comportements à adopter. La sensibilisation peut aussi s'inscrire dans un temps plus long et impliquer différents acteurs des mobilités. Certaines collectivités travaillent ainsi avec les auto-écoles ou avec les opérateurs des transports communs, et particulièrement des bus, pour sensibiliser les formateurs et chauffeurs aux

autres modes de déplacement, dont le vélo, et aux manières d'interagir avec eux sur la route. C'est le cas notamment des villes de Nancy (54), d'Anglet (64) ou encore de la Métropole de Lille (59).



Affiche de sensibilisation à la zone de rencontre de la communauté d'agglomération de La Rochelle

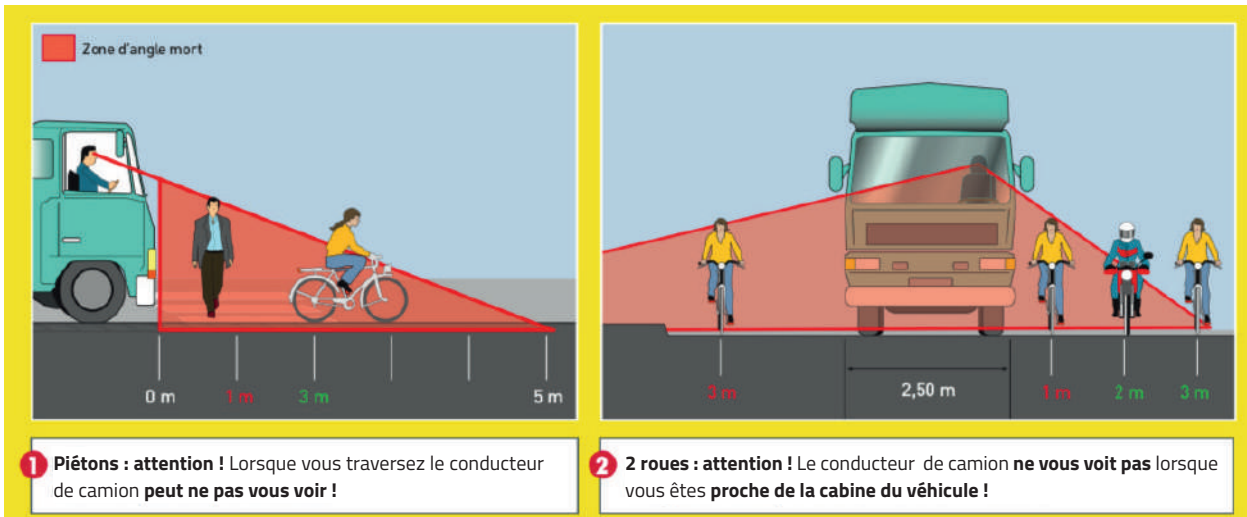


Illustration du danger pour les modes actifs des angles morts des gros véhicules à l'arrêt

SOURCE : CANALBLOG

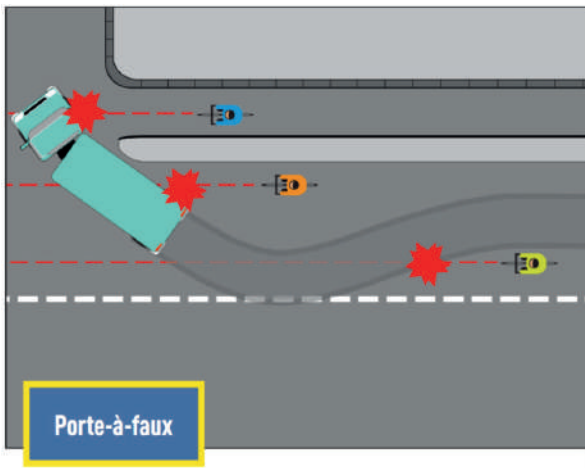


Illustration du danger pour les vélos des angles morts des gros véhicules qui tournent

SOURCE : CANALBLOG

Construire les changements avec les futurs usagers

Nombre de collectivités associent les associations d'usagers et les habitants à l'élaboration des nouveaux aménagements, ainsi qu'à celle du Code de la rue. Cela peut être lors de réunions publiques, en s'appuyant sur les retours de conseils de quartier, ou lors de réunions régulières regroupant

l'ensemble des partenaires (qui diffèrent d'une collectivité à une autre). Ce travail en amont permet d'associer les futurs usagers aux changements. Ces derniers ont alors plus de chances de correspondre aux besoins réels, et bénéficient d'une plus grande acceptabilité.

LA MÉTROPOLE DE NANTES (44) a mis sur pied un « comité des partenaires » avec qui elle échange lors de projets d'aménagement ou de modification des usages de la voirie. Ce comité regroupe des associations d'usagers, de commerçants et d'employeurs, des opérateurs de mobilité, ainsi que des citoyens tirés au sort. Réunies autour d'une table lors de plusieurs réunions, toutes ces personnes co-construisent les projets et les évolutions de leur territoire. L'objectif, pour les pouvoirs publics, est double : d'une part, inclure activement les représentants des différents usagers de l'espace public afin que les modifications correspondent aux mieux aux attentes et aux besoins de tout le monde. Et d'autre part, assurer une plus grande adhésion aux changements effectués de la part de la population locale.



© VILLE D'ANTONY

Animation de préventions des angles morts de la ville d'Antony en partenariat avec RATP CAP

LA VILLE D'ANTONY (92) a organisé, lors de la fête du vélo, une action de sensibilisation auprès du grand public dont l'enjeu était de montrer le danger que représentent les angles morts des gros véhicules (bus, camions...). Ce danger est particulièrement important pour les cyclistes, régulièrement amenés à rouler à proximité de ces véhicules sans toujours avoir conscience de leur non-visibilité par le conducteur du poids-lourd. L'animation donnait la possibilité aux participants de se mettre à la place du chauffeur du poids-lourd afin de constater ce qu'il pouvait et surtout ne pouvait pas voir. Huit cyclistes ont ainsi pu stationner le long du bus sans que la personne au volant de ce dernier ne les voit. Le danger représenté par les angles morts concerne également les piétons, et particulièrement les enfants. C'est pourquoi ces derniers étaient particulièrement ciblés lors de ces actions de sensibilisation, qu'ils soient cyclistes ou piétons. De plus, la ville a investi dans des caméras spéciales et en a équipé ses gros véhicules, dont les balayeuses – laveuses, les chauffeurs de ces engins ont ainsi la possibilité de voir ce qui se passe dans leurs angles morts. De fait, utiliser ces caméras équivalait à supprimer – ou du moins à diminuer – les angles morts des gros véhicules.

LA MÉTROPOLE DE LYON (69) réalise des campagnes de communication auprès du grand public pour sensibiliser sur les enjeux de la cohabitation dans l'espace public et du respect des règles de cette cohabitation. Pour transmettre les messages en évitant d'adopter une posture moralisatrice, elle a choisi de présenter les choses de manière décalée ; et pour ne pas stigmatiser un mode de déplacement, tous les modes de déplacement sont représentés. L'accent général de cette campagne est mis sur la courtoisie, élément nécessaire pour bien vivre ensemble.



POUR ALLER PLUS LOIN

Plusieurs pistes apparaissent nécessaires pour poursuivre la diminution du nombre d'accidents de la route et pour pacifier la cohabitation entre les différents usagers de l'espace public.

Sanctuariser les trottoirs

Les trottoirs devraient être réservés aux plus vulnérables dans l'espace public, à savoir les piétons dans leur diversité. Ils seraient libérés de ce qui peut entraver le déplacement des piétons ou les mettre en difficulté (stationnement, poubelles, circulation résiduelle...).

Généraliser le 30 km/h en ville

Limiter la vitesse maximale autorisée à 30 km/h en ville réduit les risques d'accidents et améliore les conditions de cohabitation entre les différents modes de déplacement. Cette mesure est donc une pierre angulaire à l'apaisement des villes et à la sécurisation des modes actifs.

Modifier le plan de circulation

La réduction du trafic dans certains quartiers, dont résidentiels, passe par une modification du plan de circulation. Les véhicules motorisés sont ainsi contraints de modifier leur itinéraire et d'éviter certaines zones, y réduisant le trafic de transit et les risques afférents.

Simplifier le contrôle de la vitesse par les collectivités

La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi 3DS, permettra aux collectivités d'initier l'installation de radars sur leur territoire. Celles-ci pourront alors choisir les modalités de contrôle de la vitesse des véhicules motorisés. Le décret d'application de cette loi n'est pas encore publié.



LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant près de 2 200 territoires à travers ses 240 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de trente ans un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'État, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France.

La collection des dossiers du Club fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

Soutenu par



Ce dossier a été réalisé par Aude Raynaud (chargée d'études).



CLUB DES **villes & territoires**
cyclables et marchables