



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## politique des transports routiers

Question écrite n° 122923

### Texte de la question

M. Patrick Lebreton interroge M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la récente note d'analyse rédigée par le Centre d'analyse stratégique concernant les moyens d'adapter l'automobile aux territoires et aux modes de vie de demain. Les auteurs de cette note préconisent « de repenser le partage de la voirie et de l'espace public, au profit du vélo, de véhicules propres peu encombrants, des transports collectifs et des nouvelles mobilités ». Il souhaite donc qu'il lui indique les moyens qu'il entend mettre en oeuvre pour répondre à cette recommandation.

### Texte de la réponse

Les réflexions du Centre d'analyse stratégique et les travaux du Grenelle de l'environnement ont mis en évidence l'intérêt qui s'attache au développement des transports collectifs, du vélo, de la marche et des nouvelles pratiques de mobilité telles que l'autopartage ou le covoiturage. Le partage de la voirie et de l'espace public est indissociable de ce développement. Le Gouvernement a d'ores et déjà pris différentes initiatives en ce sens. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'État s'est engagé à multiplier par cinq le kilométrage des réseaux de transport collectif en site propre hors de l'Île-de-France, le faisant ainsi passer de 329 kilomètres à 1 800 kilomètres. Afin d'atteindre cet objectif, il s'est engagé à mobiliser 2,5 Mdeuros d'ici à 2020 au titre du cofinancement des projets des collectivités territoriales de province. Deux appels à projets ont déjà été lancés à ce jour et concernent environ 130 projets portés par plus de 70 autorités organisatrices de transport. Au total, ils représentent plus de 1 100 kilomètres de lignes nouvelles, pour lesquels l'État apportera une contribution supérieure à 1,3 Mdeuros. Ces investissements importants s'inscrivent dans une stratégie de développement durable. Les transports collectifs en site propre et particulièrement le tramway sont des outils importants d'aménagement urbain. D'une part, les aménagements de voirie liés à la mise en service des nouvelles lignes améliorent notamment l'environnement direct en donnant une nouvelle vision de la rue : diminution de la pollution de l'air et du bruit, création de nouvelles plantations d'arbres et de plate-formes végétalisées. D'autre part, ces aménagements accompagnent le développement des villes par une requalification des espaces publics, une accélération des projets urbains et un désenclavement des quartiers sociaux en difficulté. Par ailleurs, la démarche du « code de la rue », lancée en avril 2006, a été concrétisée par l'intégration dans le code de la route de plusieurs mesures importantes pour les cyclistes et les piétons. Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses mesures de sécurité routière a créé un principe général de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables et il a institué les zones de rencontre où la priorité est donnée aux piétons et où la vitesse est limitée à 20 km/h. Il a généralisé les double-sens cyclables dans les zones 30 et rendu obligatoire le port du gilet rétro-réfléchissant, hors agglomération, de nuit ou par mauvaise visibilité. Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 impose aux automobilistes de céder le passage non seulement au piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée mais également à celui qui manifeste l'intention de le faire. Il permet aussi aux collectivités locales de mettre en place des « tourne à droite » aux feux tricolores pour les cyclistes et facilite ainsi les déplacements à vélo. Le décret n° 2010-1581 du 16 décembre 2010 portant modification de certaines dispositions relatives au stationnement autorise le stationnement des cycles sur des emplacements

aménagés à cet effet dans les aires piétonnes. Par ailleurs, il permet à l'autorité investie du pouvoir de police d'autoriser l'arrêt ou le stationnement à certaines heures, sur les emplacements qui sont habituellement réservés aux livraisons, au stationnement des véhicules de transport en commun, des taxis et des véhicules de service public. Les collectivités territoriales, en leur qualité de gestionnaires de voirie, s'impliquent dans ces différents domaines. Pour les aider, l'État met à leur disposition des outils méthodologiques. Ainsi, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) a lancé, depuis quelques années, le programme « ville accessible à tous » avec pour objectif d'aider les différents acteurs de la ville à adopter une approche globale de l'accessibilité et à prendre en compte les usagers les plus vulnérables. Parallèlement à ce programme, il élabore des fiches et recommandations : recueil de fiches pour les aménagements de voirie pour les vélos, les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes, recueil de pratiques en faveur des personnes à mobilité réduite dans 11 villes européennes, etc. Tous ces documents sont consultables sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr).

## Données clés

**Auteur :** [M. Patrick Lebreton](#)

**Circonscription :** Réunion (4<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 122923

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 22 novembre 2011, page 12192

**Réponse publiée le :** 17 janvier 2012, page 709