

**Oui aux espaces partagés en ville,
non aux deux-roues motorisés dans les couloirs de bus**

La circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs de bus, aux côtés des bus, taxis et vélos, est une fausse bonne idée.

Le Club des villes et territoires cyclables repousse cette mesure aujourd'hui envisagée par le Ministère de l'Ecologie et la Direction à la sécurité et à la circulation routière. Il rappelle en revanche que sa proposition d'organiser une rencontre entre les professionnels du transport – de marchandises, du BTP, de la collecte des déchets –, les associations de cyclistes et les collectivités territoriales sur le risque de l'angle mort, très favorablement accueillie par le ministre et la DSCR il y a un an, ne s'est pas toujours traduite par une réunion de l'ensemble des acteurs concernés à l'initiative des Pouvoirs publics qui en avaient pris l'engagement.

« Toutes les recherches montrent que la circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs de bus est une fausse bonne idée déplaçant l'accidentalité des 2 roues motorisées (2RM) et exposant piétons et cyclistes à un risque accru. Aucune étude ne recommande cette cohabitation. Aucun retour d'expérience étranger n'a contredit ces analyses pour le moment », a souligné Jean-Marie DARMIAN, président du Club des villes et territoires cyclables, maire de Créon (33). « Compte tenu de la très forte accidentalité des deux-roues motorisés, il est bien légitime de chercher des solutions. Cependant, une telle mesure fera peut-être baisser les conflits voiture-2RM, mais le report des risques se fera aux dépens des piétons et des cyclistes ».

Vélos et bus ont des vitesses proches et c'est le premier paramètre de la sécurité dans la cohabitation entre modes. Le Club des villes et territoires cyclables demeure convaincu que l'abaissement des vitesses, première condition de la cohabitation entre véhicules motorisés et vélos, et les aménagements en faveur d'une bonne cohabitation sur l'espace public des véhicules motorisés, des piétons et des cyclistes sont des outils efficaces pour assurer la sécurité des usagers de la rue.

Le Président du Club des villes et territoires cyclables, dans un courrier adressé à Madame Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière, souligne également que la démarche d'élaboration du Code de la rue marque aujourd'hui le pas. Il convient de retrouver le sens de la démarche et de fixer un objectif ambitieux de changement de paradigme et d'évolution de notre Code actuel vers un vrai Code de la rue. A ce titre et pour favoriser efficacement l'intégration du vélo, le Club des villes et territoires cyclables, rappelant combien les usagers de la rue sont différents au regard de la place qu'ils occupent sur l'espace public et du risque qu'ils font encourir à autrui, demande l'ouverture d'un nouveau chantier visant à introduire un dispositif de sanctions avec des infractions "ordinaires" et des infractions "graves".

C'est le sens de la motion adoptée à l'unanimité de l'ensemble des collectivités territoriales réunies en Assemblée générale le 9 octobre dernier.

PJ : - courrier adressé à Mme Merli / Motion du 18^{ème} congrès 9/10/09

Madame Michèle Merli
Direction de la Sécurité
et de la circulation routière
Déléguée interministérielle

Ministère de l'Écologie, de l'énergie,
du développement durable et de la mer
Arche Sud
92055 La Défense cedex 04

Paris, le 16 novembre 2009

Madame la Déléguée interministérielle,

Il y a un an, vous m'avez consacré un long entretien qui nous a permis d'identifier les problématiques qui nécessitaient un plus grand investissement des Pouvoirs publics, des collectivités territoriales et des associations d'usagers pour renforcer la sécurité des déplacements et de tous les usagers de la rue.

Parmi ces chantiers, nous vous avons alors redit combien la question de la cohabitation entre poids lourds et piétons ou cyclistes est un enjeu majeur de sécurité des déplacements urbains.

Monsieur Dominique Bussereau, interpellé par le Club des villes cyclables à la fin de l'été 2008, avait annoncé dans son courrier du 9 septembre de cette même année son souhait que vous organisiez une réunion avec les acteurs concernés au niveau national, en liaison avec le Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

Vous nous avez confirmé votre volonté d'avancer dans ce sens en privilégiant la concertation avec tous les acteurs. Or, un an après, cette table-ronde n'a toujours pas eu lieu et si une réunion avec vos services est annoncée sur cette question, la date n'en est toujours pas connue.

En revanche, nous avons de nombreux échos relatifs la possibilité d'une circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs de bus est aujourd'hui envisagée par votre direction, au moins au titre d'une expérimentation dans un premier temps. Le Club des villes et territoires cyclables rappelle son opposition à cette cohabitation des deux-roues motorisés avec les bus, taxis et vélos dans les couloirs de bus. Toutes les études montrent qu'il s'agirait d'une fausse bonne idée déplaçant l'accidentalité des 2RM et exposant piétons et cyclistes à un risque accru. Aucun retour d'expérience étranger n'a contredit ces analyses pour le moment.

Je profite également de la présente pour souligner, conformément à la motion adoptée à l'unanimité de l'ensemble des collectivités territoriales réunies en Assemblée générale le 9 octobre dernier, que la démarche d'élaboration du Code de la rue marque aujourd'hui le pas. Il s'agit désormais d'intégrer les dispositions qui font l'objet d'une validation du Comité de pilotage dans le code de la route dans un second paquet de modifications réglementaires. Or à ce jour, ces modifications ne sont pas programmées.

Il convient aussi de retrouver le sens de la démarche et de fixer un objectif ambitieux de changement de paradigme et d'évolution de notre Code actuel vers un vrai Code de la rue.

A ce titre et pour favoriser efficacement l'intégration du vélo, le Club des villes et territoires cyclables, rappelant combien les usagers de la rue sont différents au regard de la place qu'ils occupent sur l'espace public et du risque qu'ils font encourir à autrui, demande l'ouverture d'un nouveau chantier visant à introduire un dispositif de sanctions avec des infractions "ordinaires" et des infractions "graves".

Vous trouverez, ci-joint, la motion adoptée lors de l'Assemblée générale de notre 18^{ème} congrès à La Rochelle.

Dans l'attente de signes forts d'une volonté de poursuivre la démarche d'évolution du Code de la route actuel vers un véritable Code de la rue, en faveur d'évolutions fortes qui sont non seulement nécessaires mais aujourd'hui urgentes pour capitaliser à la fois les bons résultats de sécurité routière de notre pays et les modifications de comportement de mobilité de nos concitoyens dans le sens d'une mobilité durable,

Je vous prie de croire, Madame la Déléguée interministérielle, à l'assurance de ma meilleure considération.

Jean-Marie Darmian
Président du Club des villes et territoires cyclables

Motion des élus du Club des villes et territoires cyclables
Du code de la route au code de la rue : accélérons la démarche !

Le Club des villes et territoires cyclables dont le slogan fondateur, en 1989, était « partageons la rue » fête ses 20 ans cette année et fait toujours du rééquilibrage de l'espace public au profit des modes les plus économes, équitables et respectueux de l'environnement que sont la marche et le vélo sa priorité.

La démarche d'élaboration du Code de la rue a été impulsée par les collectivités territoriales rassemblées en congrès à Lille en 2005. Le ministre des Transports, sur proposition d'une délégation du Bureau du Club des villes et territoires cyclables, a mis en place une commission chargée de réfléchir à l'évolution du Code de la route vers un Code de la rue en avril 2006.

Les travaux des instances de concertation et du comité de pilotage national ont abouti en juillet 2008 à la publication d'un décret introduisant un train de modifications majeures de notre code actuel. Avec l'introduction du principe de prudence, la création de la zone de rencontre et la généralisation des double-sens cyclables dans les zones apaisées, c'est le premier étage de la fusée qui a été construit.

D'autres mesures relatives notamment au stationnement ont été adoptées depuis. Des chantiers plus techniques ont élaboré des propositions validées par l'ensemble des acteurs de la démarche.

Aussi le moment est-il venu :

- d'une part d'introduire ces dispositions dans le code de la route dans un second paquet de modifications réglementaires,
- d'autre part – et surtout - **de retrouver le sens de la démarche et de fixer un objectif ambitieux de changement de paradigme et d'évolution de notre Code actuel vers un vrai Code de la rue.**

A ce titre et pour favoriser efficacement l'intégration du vélo, le Club des villes et territoires cyclables demande au Ministère du Développement durable d'associer désormais le ministère de l'Intérieur et le ministère de la Justice afin de travailler à l'évolution nécessaire **du dispositif actuel de sanctions.**

L'annonce d'une « Charte des usagers de la rue » par la Délégation interministérielle à la sécurité routière, et dans la Loi Grenelle 1, est à nos yeux le signe d'un recul par rapport aux ambitions et au programme de travail du code de la rue qui doit continuer de se fixer un véritable changement de paradigme.

Les élus du Club, réunis en Assemblée générale, affirment leur volonté de proposer les évolutions nécessaires de la réglementation pour favoriser l'intégration du vélo et non dissuader ses usagers. Cyclistes, motards, automobilistes, poids lourds, sont bien différents au regard de la place qu'ils occupent sur l'espace public et du risque qu'ils font encourir à autrui. Or ils sont soumis en tant que véhicules aux mêmes règles. Comme l'a fait la Belgique en 2004, il est temps de revoir le dispositif de sanctions avec des infractions "ordinaires" et des infractions "graves".

On ne changera pas fondamentalement l'approche des déplacements si nous n'avons pas la capacité de faire évoluer la règle quand, de toute évidence, elle n'est adaptée ni à la réalité, ni aux véritables enjeux de sécurité routière, ni au comportement pragmatique et prudent du cycliste sur la voirie.

Adoptée à La Rochelle, le 9 octobre 2009
à l'assemblée générale
du Club des villes et territoires cyclables