



PARTAGER SÉCURISER L'ESPACE CIRCULÉ



Décembre 2019

PARTAGER ET SÉCURISER L'ESPACE CIRCULÉ À PARIS

Pour une mise en œuvre de solutions intégrant des expériences étrangères

La présente étude est une contribution de l'AUT FNAUT Ile-de-France aux réflexions de la Ville de Paris (Direction de la Voirie et des déplacements – DVD).

Elle a été réalisée par Jean-Loïc Meudic en collaboration avec Simone Bigorgne, Hermann Schneider, administrateurs de l'association, et Erick Marchandise (iconographie et mise en page).

Sauf mention particulière, les photos ont été transmises par des membres de l'association.

Ce dossier a été réalisé avec le soutien de la Ville de Paris (DVD).

AVANT-PROPOS

Comme de nombreuses métropoles mondiales, la Ville de Paris s'est saisie de la question de la mobilité. Cet engagement se traduit par des mesures fortes, sous-tendues par l'ambition de réduire significativement la pollution. Pour n'en citer que quelques-unes :

- réglementation de plus en plus stricte des émissions des véhicules autorisés à circuler (autobus, cars de tourisme, voitures particulières),
- partage de la voirie en faveur :
 - o des vélos (réseau express vélo REVe),
 - o des piétons (voie sur berges),
- réaménagement de plusieurs grandes places parisiennes,
- lancement d'un nouveau réseau de bus (avril 2019) avec l'ambition de mieux répondre aux besoins des usagers.

Ces actions provoquent des résistances parfois vives. Elles mettent aussi en évidence la nécessité d'affronter de nombreux défis tels que l'arrivée de nouveaux modes de déplacement (trottinettes en libre-service, par exemple).

Finalement, la question du partage de l'espace circulé reste ouverte et appelle avec insistance une réflexion d'ensemble aussi bien en termes d'organisation que d'accompagnement du changement de comportement des utilisateurs.

L'AUT FNAUT Ile-de-France est fortement impliquée dans la recherche de réponses à ces questions. L'article 2 de ses statuts dispose en effet que « l'association a pour buts d'améliorer en Ile-de-France les conditions de déplacement des usagers des transports, des piétons et des cyclistes ainsi que la qualité de vie des riverains, en donnant la priorité aux modes de déplacement les moins dévoreurs d'espace et d'énergie, et les moins polluants ».

Il semble utile à ce propos de rappeler les études récemment menées par l'association en partenariat avec la DVD :

- le tourisme à Paris : quels modes de déplacement ? (septembre 2015),
- les gares parisiennes : un laboratoire de l'intermodalité ? (novembre 2016),
- le grand Pari(s) des bus (novembre 2017),
- étude de six places de Paris (octobre 2018).

Pour traiter du sujet retenu cette année, nous avons considéré, après concertation avec la DVD, qu'il était opportun de rechercher dans quelques capitales ou grandes métropoles des bonnes pratiques qui pourraient enrichir la réflexion. Le délai de réalisation de cette étude et l'ampleur du sujet interdisant toute prétention à l'exhaustivité, nous avons choisi de nous appuyer sur des visites de terrain effectuées par nos adhérents. Nous avons retenu une approche thématique de préférence à une juxtaposition de monographies.

La présentation d'une collection de mesures techniques nous semblant peu opérante, nous avons choisi de les contextualiser en évoquant les politiques générales de mobilité, les initiatives en matière pédagogique (respect des règles d'usage, qualité de la signalisation et de l'information entre autres) qui nous paraissent constituer un préalable indispensable pour susciter l'adhésion des usagers aux

règles de partage de l'espace circulé. A quoi servirait finalement une boîte à outils d'aménagements si elle était utilisée sans mettre en œuvre une politique à long terme visant à modifier les habitudes de déplacement et les comportements des usagers ? A cet égard, la mise en œuvre du réseau express vélo (REVe), actuellement en cours à Paris et le développement, pour l'instant assez anarchique, des engins de déplacement personnel (EDP) à moteur ou non, souligne l'urgence d'une véritable pédagogie de l'usage et du partage de la rue (et non uniquement de l'espace circulé) beaucoup plus ambitieuse que la création d'espaces réservés à tel ou tel mode qui, sinon, serait ressentie comme une contrainte plus ou moins supportable par les autres usagers et ne favoriserait pas une modification de choix modal en matière de mobilité.

Enfin, il convient de préciser que nous nous sommes limités aux questions du ressort de la DVD. Nous avons donc exclu du champ de notre étude les questions relatives à l'aménagement des matériels de transport collectif, à la tarification, aux abonnements « tout en un » (MaaS : Mobility as a Service ou mobilité servicielle), au péage urbain, etc. qui relèvent d'autres autorités. En revanche, nous considérons que la bonne utilisation de l'espace circulé suppose des mesures d'accompagnement de la part des forces de police, quelle que soit l'autorité dont elles dépendent.



Anvers : sortie d'école

PLAN

• Introduction	
• 1^{ère} partie : une prise de conscience générale de la nécessité de faire évoluer les pratiques de mobilité	6
• une évolution de longue durée	7
• une traduction concrète en Ile-de-France	7
• des exemples à l'étranger	7
○ Copenhague	8
○ Londres	9
○ Rome	10
• des réflexions à contextualiser	11
• quelle hiérarchie des modes ?	11
• et les transports collectifs de surface ?	12
• 2^{ème} partie : dans les faits, une traduction variable de la nécessité du report modal	15
• quelques exemples à l'étranger	15
• accompagner le changement	
• 3^{ème} partie : un défi majeur : passer du conceptuel à l'opérationnel ; présentation de quelques pistes d'action concrètes	17
• réglementation et équipement de l'espace circulé	17
○ le code de la rue,	18
○ élaboration de la réglementation,	18
○ carrefours dits « intelligents »,	19
○ signalétique	20
• promotion des transports collectifs de surface	21
• politique en faveur de la pratique du vélo	21
○ affirmer et transmettre les droits et devoirs des cyclistes,	21
○ assurer le respect de la réglementation	21
○ éduquer et communiquer sur le vélo,	22
○ et à l'étranger	22
• piétons	22
• modification des pratiques et actions pédagogiques	23
○ plans de mobilité,	23
○ réduction de la vitesse de circulation,	23
○ initiatives pédagogiques,	24
○ mobilité touristique,	24
○ tableau de bord de la mobilité	25
○ une question récurrente : la logistique	26
• Conclusion : suggestions d'actions concrètes à mettre en œuvre à Paris	27

INTRODUCTION

Assez roulé comme ça, on réfléchit ! Tel était le titre d'un rapport, paru en 1977, corédigé par plusieurs associations. Ce document s'interrogeait ainsi : « rouler ou se déplacer » ?

Force est de constater que la question n'a pas encore trouvé de réponse satisfaisante à Paris. La politique d'encouragement au « roulage » des véhicules individuels s'est poursuivie jusqu'en 1988 par la création des axes rouges dont le slogan de l'opération était : « Paris veut rouler on va tous l'aider ». L'année suivante, le point d'orgue fut un projet de tunnels routiers sous la ville qui fut vivement combattu par des élus et des associations dont l'AUT et resta heureusement dans les cartons.

Dans un remarquable article¹, Dominique Riou, ingénieur transport à l'IAU Ile-de-France, note que :

« Vingt ans après la LAURE (Loi sur l'air), la voirie urbaine reste encore très marquée par la forte priorité donnée à l'automobile et les politiques d'apaisement du trafic et de partage multimodal peinent à se concrétiser en dehors des centres-villes. Pour autant, les enjeux d'une amélioration de l'aménagement des rues sont partout les mêmes, quels que soient les territoires urbains concernés : amélioration de la mobilité de tous, diminution des nuisances et des pollutions, diminution des accidents. Face à cette situation, une revisite plus profonde du modèle d'organisation de l'espace public de voirie (en matière de conception comme d'exploitation) semble nécessaire et peut s'engager via un renversement de la hiérarchie des modes de déplacement dans l'espace urbain, plaçant la marche, puis le vélo, les transports en commun, et enfin la voiture et les autres modes motorisés ».

Nous reviendrons plus loin sur le bien-fondé d'établir la hiérarchie des modes suggérée par ce texte.

Pour sa part, Anne Faure, présidente de

l'association « Rue de l'Avenir » considère que « *la sécurité des déplacements en ville n'est pas seulement un problème technique, mais qu'il s'agit de sociologie, de politiques urbaines et de citoyenneté*² ». C'est dans ce contexte que s'inscrit la présente étude sur le partage de l'espace circulé.

Compte tenu de ces considérations, notre étude comporte trois parties :

- un panorama général de la prise de conscience de faire évoluer les pratiques de mobilité en ville,
- un inventaire des difficultés rencontrées pour initier et accompagner les changements de comportement,
- une présentation thématique de quelques réalisations regroupées en quatre thèmes :
 - o réglementation et équipement de l'espace circulé,
 - o promotion des transports collectifs de surface, de la pratique du vélo et de la marche,
 - o modification des pratiques et actions pédagogiques,
 - o information des utilisateurs de l'espace circulé.



Ambiance piétonne à Londres

¹ Dominique Riou « Mieux partager la rue pour mieux partager la ville », *Les cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme – Ile-de-France*, n°175, septembre 2018, p 102.

² Anne Faure, *L'apaisement de la circulation en Europe : 30 ans d'échanges et de travail en réseau*, Rue de l'Avenir 2018, p 5.
<https://www.ruedelavenir.com/publications>

1ÈRE PARTIE

UNE PRISE DE CONSCIENCE GÉNÉRALE DE LA NÉCESSITÉ DE FAIRE ÉVOLUER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Une évolution de longue durée

Une étude réalisée par l'association Rue de l'Avenir fait une remarquable synthèse de l'évolution des réflexions sur ce sujet en Europe durant les trente dernières années. Nous ne pouvons qu'inviter le lecteur à s'y reporter³. Ces réflexions, initiées dès les années 1970 par les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse, ont permis l'émergence de concepts devenus familiers en France (même s'ils ne se traduisent pas suffisamment par des réalisations pratiques) : apaisement de la circulation, zones de rencontre (2002), zones 30, quartiers sans voitures.

On relèvera que des initiatives locales sont susceptibles d'une large diffusion. Ainsi, les ZTL - Zones à Trafic Limité – lancées à Ferrare en 1969 (il y a donc cinquante ans cette année) se sont répandues en Italie.

Anne Faure souligne qu'au tournant des années 1980, « *les opérations pilotes des villes pionnières ont contribué à mettre en place la boîte à outils : réduction de largeur de chaussée, effets de porte, chicanes, ruptures de perspectives... La relation environnement - comportement et la lisibilité de l'espace sont au cœur des dispositifs expérimentés*⁴ ».

Anne Faure cite Joost Vahl, ingénieur, responsable de l'urbanisme de la ville de Delft dans les années 70 considéré comme l'initiateur de la modération de la circulation qui déclarait :

« *Puisque la circulation et la voirie font partie, dans les villes et les villages, de l'espace public, il faudra que tous ceux et toutes celles qui ont pour mission de donner forme à une partie de cet espace ou d'en organiser l'usage, gardent constamment à l'esprit cette notion d'un tout intégré. L'expérience des Pays-Bas prouve en tous cas que les effets positifs les plus durables sont toujours obtenus par des équipes stables travaillant de manière interdisciplinaire... Il est*

*important de partir des problèmes posés, d'oublier les catalogues de solutions-types, afin de parvenir à LA solution valable pour le lieu à traiter. Le mieux est de faire simple et bon marché, tout en prévoyant des possibilités d'évolution futures*⁵. »

Une traduction concrète en Ile-de-France

A l'instar d'autres grandes métropoles, l'**Ile-de-France** dispose d'un PDUIF (plan de déplacement urbain) dont deux « défis » (3 et 4) concernent la promotion de la marche et du vélo⁶. La **Ville de Paris** a développé son propre « plan vélo »⁷ ainsi qu'une stratégie globale pour les piétons⁸. Ces documents présentent une liste d'actions ciblées qui ne demandent qu'à être mises en œuvre.

Des exemples à l'étranger

Il est évidemment impossible d'analyser, ou même de citer, les plans établis par toutes les métropoles étrangères. Nous examinerons principalement trois villes : Copenhague, Londres et Rome. Si ce genre d'exercice est relativement facile à réaliser, l'enjeu est évidemment de traduire les mesures envisagées en actions concrètes ou, à tout le moins, d'en favoriser la préparation. C'est dans cette optique que nous commenterons ces plans.



Parking vélos à Francfort

5 « Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix » – CETUR 1988, p 16

6 <http://www.pduif.fr/-Le-PDUIF-.html>

7 <https://www.paris.fr/velo>

8 <https://www.paris.fr/actualites/paris-aux-pietons-vers-une-strategie-globale-4460>

3 Anne Faure, op.cit

4 Ibid. p 10

Copenhague :

La ville dispose d'un « plan climat 2025 » diffusé en septembre 2012 (en anglais)⁹ basé sur quatre piliers :

- consommation d'énergie,
- production d'énergie,
- mobilité,
- initiatives municipales.

L'objectif final est qu'en 2025, Copenhague soit la première ville au monde neutre en carbone. Ce document adopte une démarche classique (analyse de la situation - mise en œuvre de solutions) et propose une carte routière (roadmap) détaillée avec tableaux par thèmes précisant les buts à atteindre et les actions à entreprendre.. Ainsi, pour la mobilité, le plan 2013-2016 qui se poursuivra jusqu'en 2025 prévoit les dispositions suivantes, la liste est limitée aux domaines de compétence de la DVD) :

- vélo : développer les liaisons, les partenariats avec des entreprises utilisant des vélos électriques (300 à 600), promotion de ce mode dans les entreprises (600 à 1000),
- gestion du trafic : optimisation du système de gestion et de signalisation pour faciliter les flux et améliorer la circulation des bus,
- inciter à l'écoconduite (programme de cours, mise en place de stages pour modifier l'attitude à long terme).



Cyclistes sur piste cyclable à Copenhague

⁹ <https://urbandevelopmentcph.kk.dk/artikel/cph-2025-climate-plan>

Pour ce qui concerne la gestion du trafic, le plan prévoit notamment :

- un inventaire des zones où les émissions de CO2 sont les plus élevées afin d'optimiser les flux de trafic (vélos, autobus et cars),
- une coordination de la signalisation afin d'améliorer la vitesse des autobus et d'ajuster les feux en fonction du trafic (adaptive management), le but étant d'assurer un flux régulier en cas de trafic élevé.

Le plan ne se contente pas de citer ces mesures techniques mais il fixe des objectifs détaillés :

- 10% des salariés dans les entreprises ayant un plan de transport ont changé leurs habitudes de déplacement par rapport à la situation de départ,
- 10% de ceux qui se déplacent intra-muros ont changé leurs habitudes,
- 75% des nouveaux résidents optent pour des moyens de transport « vert »,
- pas plus de 15% des écoliers sont conduits en voiture à l'école,
- 25% des compagnies de car circulant à Copenhague utilisent des moyens d'optimisation d'itinéraire, ne font pas tourner le moteur des véhicules à l'arrêt, ont opté pour l'écoconduite.

En outre, ce plan prévoit de nombreuses mesures d'accompagnement du changement de mentalités et d'habitudes ; citons :

- changement de l'attitude usuelle vis-à-vis des transports en ville de telle façon que les moyens de transport les plus écologiques soient considérés comme un choix naturel,
- établissement d'un programme insistant sur l'offre de transport écologique auprès de groupes cibles variés afin de les inciter à modifier leurs habitudes de transport,
- initiatives auprès de groupes-cibles « hésitants » tels que : nouveaux résidents, touristes, familles avec des enfants entrant à l'école, etc.

Londres

Dans une récente note rapide, Dominique Riou présente le concept de « rue saine » (healthy street) développé à Londres. Nous reprenons ci-dessous les principaux éléments de cette note¹⁰ :

« La nouvelle stratégie des transports du maire de Londres, dénommée « Healthy Streets for London. Prioritising Walking, Cycling and Public Transport to Create a Healthy City », dépasse très clairement les approches traditionnelles de gestion des circulations et des transports. Elle se positionne de manière volontariste dans la recherche d'une ville plus durable et plus attractive, porteuse de bien-être dans un environnement urbain de qualité ».

Transport for London a élaboré un manuel de conception détaillé « London Cycling Design Standards » sur lesquels s'appuie la nouvelle stratégie « Healthy Streets » afin de guider concepteurs et aménageurs. « Les caractéristiques d'un site, les contraintes d'insertion, le niveau de demande attendu doivent induire systématiquement un travail de conception unique¹¹ ».

Pour aider les concepteurs, le manuel identifie neuf types de rues issus de la combinaison de deux critères décrivant l'utilisation de l'espace :

- « movement » décrit les flux de personnes et marchandises fréquentant le site ou l'axe,
- « place » qui décrit les activités locales sur l'axe et les différents espaces adjacents.

Cette approche croisée permet de définir si l'aménagement doit aller vers une séparation plus ou moins forte des modes : un critère « movement » élevé indique un besoin de ségrégation des cyclistes et des automobilistes, tandis qu'un critère « place » dominant indique la nécessité d'intégrer tous les modes. Le guide de conception formalise également trois catégories d'aménagements pour le développement du réseau cyclable du Grand Londres :

- les « Cycle Superhighways » (autoroutes à vélos), allant de l'extérieur de Londres au centre-ville ; la séparation des vélos de la circulation

10 Dominique Riou, « Les healthy streets du grand Londres, un enjeu de santé publique IAU Note rapide n°801 février 2019

11 Ibid.



Piste cyclable à Londres

générale est un élément-clé de l'approche. Les surfaces de roulement sont traitées en bleu clair, le jalonnement et la signalétique dédiée aident les cyclistes à identifier et suivre ces itinéraires. Ces derniers sont continus et un accent particulier est mis sur les carrefours pour assurer sécurité et continuité de l'aménagement.

Dominique Riou rappelle que d'autres métropoles ont également des autoroutes à vélos, par exemple Copenhague (Supercykelstier) ou Strasbourg (réseau Vélostras).

- les « Quietways », itinéraires tranquilles et continus qui ciblent les cyclistes moins à l'aise sur les grands axes mais offrent néanmoins un accès direct au centre de Londres. Ces itinéraires proposent des aménagements cyclables non séparés, sauf en cas d'emprunt ou de croisement avec des axes principaux, avec des itinéraires clairement jalonnés

- les « MiniHolland roads ». Ce programme visait à promouvoir, en périphérie de Londres, une mobilité de courtes distances limitant l'usage de l'automobile, avec une meilleure qualité urbaine et un environnement plus sain.

Cette stratégie peut-elle être source d'inspiration pour l'Île-de-France ? s'interroge enfin Dominique Riou. Le plan vélo de la Ville de Paris en cours de déploiement, le soutien apporté par la région Île-de-France aux collectivités (« plan vélo » voté en mai 2017, appel à projets « vélo du quotidien ») constitue un contexte très favorable.

Rome

La ville de Rome s'est lancée dans une réflexion approfondie sur la mobilité. Cette réflexion avait pour origine le triste constat d'une mortalité routière élevée : le taux de mortalité pour 100 000 h s'établissait en effet à 6 en 2015 (à comparer à Stockholm : 0,7, Tokyo : 1,3, Paris : 1,7).

Il en est résulté un programme dénommé « Vision Zero »¹²:

- la première partie est une analyse statistique et économique de l'insécurité routière qui donne des éléments comparatifs mondiaux mais n'entre pas dans le cadre de notre étude,
- la seconde partie (2017) traite de la spécificité du contexte romain et est largement consacrée à une analyse de l'accidentalité. Elle comporte néanmoins un Plan Communal de Sécurité Routière (2012 – 2020),
- la troisième partie (juin 2017) est un exposé d'un plan d'action extraordinaire articulé autour de trois axes : gouvernance, mise en œuvre, culture.

D'après ce document, 95% des accidents sont corrélés à la sphère du comportement.

Il convient de souligner que ce document comporte également une analyse très détaillée des Zones à Trafic Limité (ZTL) mises en place notamment dans le centre historique.



12 https://romamobilita.it/sites/default/files/PROGRAMMA%20STRAORDINARIO_Prima%20Parte.pdf

Des réflexions à contextualiser

A l'évidence, ces réflexions s'insèrent dans des contextes urbanistiques différents qui permettent difficilement de dupliquer les réalisations.

Ainsi, la situation de **Vienne (Autriche)** est fort différente de celle de Paris : vieille ville (Altstadt) très dense parcourable aisément à pied (et desservie par le métro) et large boulevard circulaire (Ring) permettant d'organiser aisément l'espace circulé (tramway, cyclistes, automobiles, piétons qui disposent de larges trottoirs).



Tramway sur le Ring de Vienne

En regard, les possibilités de piétonisation de vastes zones sont plus réduites en zone centrale à Paris et les axes haussmanniens constituent des traversantes circulées de façon intense qui posent de façon répétée la question de la répartition de l'espace et ne permettent pas de détourner le trafic dans l'hypercentre. A cet égard, la piétonisation récente des quais de la rive droite de la Seine a montré les limites de la capillarité (à niveau de circulation constant), les conséquences



Tramway à Berlin

de cette décision sur la circulation automobile ne pouvant être effacées qu'au fur et à mesure de la baisse du trafic automobile dans Paris.

Dans le cas de **Berlin**, les vastes espaces disponibles permettent de faciliter le partage de l'espace circulé et d'optimiser l'intermodalité.

Cependant, la présence de vastes espaces disponibles n'est pas une condition indispensable. Il suffit d'une volonté politique claire en faveur des transports collectifs de surface.

Il serait également intéressant de s'inspirer de l'exemple berlinois de création de zones environnementales (Umweltzonen) en valorisant, par exemple, les « zones 30 » existant à Paris. En effet, les « petites rues » sont souvent confondues avec ces zones par les cyclistes qui ignorent souvent que l'emprunt à contresens de ces « petites rues » est interdit.

Inventorier des solutions n'a de sens que



Tramway à Francfort

Quelle hiérarchie des modes ?

Compte tenu des multiples paramètres à prendre en compte, une démarche scientifique en ce sens (de type analyse de la valeur), aurait peu de chances de faire l'unanimité. En effet, la subjectivité tient une place non négligeable en la matière. Si l'on considère par exemple le couple autobus - vélo, doit-on accepter de supprimer des couloirs réservés (comme c'est le cas ponctuellement à Paris en ce moment) pour permettre la création de pistes cyclables en site propre ? Doit-on, au contraire, s'appuyer sur le concept de « temps utile » et considérer qu'il vaut mieux travailler ou lire assis dans un autobus ou mieux, un tramway et en déduire que la priorité doit rester aux transports collectifs de surface ?

si la politique municipale soutient clairement une hiérarchie des modes de déplacement et l'accompagne de mesures pédagogiques et de concertation qui en facilitent l'acceptabilité par tous. Il s'agit en la matière de mener des actions à long terme, incompatibles par nature avec des effets d'annonce qui n'ont souvent pour effet que de susciter l'hostilité des utilisateurs d'un mode vis-à-vis des autres.

Pour le dire autrement, si, à l'évidence, l'usage d'un véhicule personnel en zone dense doit être limité au maximum (notamment l'autosolisme), il importe que les autres modes, notamment les transports collectifs de surface, soient suffisamment attractifs. La répartition de l'espace circulé doit aller de pair avec des politiques d'accompagnement du changement en vue de faciliter l'acceptabilité par tous en évitant la stigmatisation mais peut-on établir une hiérarchie des modes sur une base rationnelle ?



Tramway à Anvers dans une rue étroite

A cet égard, on citera la boutade de Christophe Sardot à propos du véhicule autonome, tant vanté en ce moment : « le jour où il sera possible de faire autre chose dans sa voiture que cela soit travailler ou se détendre, il n'y aura aucune raison de ne plus la prendre. Et il y a peu de chances que cela motive le covoiturage ¹³ ».

S'agit-il en fait d'un faux débat qui masque l'objectif prioritaire : favoriser le transfert modal de l'automobile vers des transports collectifs de surface attrayants et vers la pratique du vélo ? En fait, il s'agit plus de définir des priorités qu'une hiérarchie intangible. La plupart des villes

¹³ Christophe Sardot « Il y a deux types de villes avec des besoins très dissemblables : les villes denses et compactes et les villes étendues ». Les Petites Affiches, nos 94-95, 10-11 mai 2018, p 58-60.

européennes donnent la priorité aux transports collectifs de surface mais, de façon simultanée, font des efforts remarquables pour favoriser la pratique du vélo. Il est vrai que l'emploi de tramways (ou de transports non guidés à haut niveau de service, autobus ou trolleybus) renforce les arguments pour donner la priorité aux transports collectifs de surface. Ce n'est malheureusement pas la situation que nous connaissons actuellement à Paris. En outre, les abonnements « tout en un », qui commencent à être déployés en application du concept de MaaS (Mobility as a service ou mobilité servicielle), permettent d'envisager de réduire de façon significative l'utilisation de la voiture individuelle.

Et les transports collectifs de surface ?

La priorité donnée actuellement au développement de la pratique du vélo ne doit pas occulter le rôle déterminant des transports collectifs de surface. Ces derniers sont les seuls à permettre l'accessibilité au transport collectif notamment dans les cas où, comme à Paris, le réseau de métro urbain n'est que très partiellement accessible. Il ne faut pas oublier non plus que le transport collectif de surface est indispensable dans les zones mal desservies par le métro ou pour assurer des liaisons transversales (exemple des lignes 26, 62 et 71 à Paris pour ne citer qu'elles). En outre, les autobus et tramways peuvent assurer le transport de touristes sur certaines lignes (notamment des *repeaters* et des visiteurs autonomes non intéressés par les circuits d'autocars touristiques). Nous reviendrons plus loin sur ce sujet.

Dans la plupart des villes d'Europe, nous l'avons dit, la hiérarchie des modes donne la priorité aux transports en commun, souvent en harmonie avec les vélos, l'automobile devant se contenter de l'espace restant, voire ne plus pouvoir circuler en hypercentre-ville.

Ainsi, un récent voyage d'étude à **Bâle** organisé par le syndicat mixte des transports de Grenoble SMTC¹⁴ auquel participait des représentants de l'ADTC¹⁵, membre de la FNAUT¹⁶

14 <http://www.smtc-grenoble.org>

15 François Lemaire ADTC Infos, n°160, juillet 2019

16 <https://www.adtc-grenoble.org>

La priorité aux transports publics de surface est un préalable pour donner quelque chance à ce projet de démontrer toute son efficacité.



Bus sur voies de tram à Vienne

a permis de constater que la circulation était régulée par le principe des priorités : le tramway a toujours la priorité, sinon, la priorité à droite s'applique. Il y a relativement peu de feux de circulation aux carrefours ce qui est rend possible une circulation automobile faible et apaisée (les quartiers anciens et commerçants sont piétons). Le réseau de tramways de Bâle dispose d'un réseau très maillé (13 lignes) et offre une densité exceptionnelle sur le tronçon commun traversant le centre-ville.

La part modale de la voiture est de 18% à Bâle contre 31% à Grenoble, celle des transports en commun et vélos sont respectivement de 27 et 16% à Bâle contre 21 et 5% à Grenoble. Il faut rappeler que Grenoble peut être considérée comme une des villes françaises les plus dynamiques en matière de promotion des transports en commun et du vélo.

Comme nous le rappelions plus haut, il est toujours nécessaire de contextualiser les politiques de mobilité : Bâle et Grenoble ne sont pas comparables aux grandes métropoles telles que Paris mais ces exemples confirment, s'il en est besoin, que la qualité de l'offre et la priorité absolue donnée aux transports publics ne peuvent qu'encourager leur emprunt.

Pour ce qui concerne les transports collectifs de surface à **Paris**, nous renvoyons à notre étude : « le grand Pari(s) des bus » réalisée en 2017. Nous ajouterons (voire répéterons) plusieurs observations :

- faute de modification du plan de circulation, le nouveau réseau mis en service le 20 avril 2019 reste peu clair, beaucoup de tracés sont dissociés,
- beaucoup de lignes nouvelles sont relativement longues, ce qui nuit à leur régularité et nécessite la création de services partiels, parfois inopinés, ce qui est peu apprécié des usagers,
- l'exploitant n'est jamais parvenu à pérenniser des lignes rapides. Comme le rappelle l'AMTUIR¹⁷, la création de sept « lignes pilotes » en 1973 a induit une hausse de trafic de 12,3% mais n'a pas été poursuivie. Seule la ligne 91, renommée cette année « bus des gares » (ou, du moins, de certaines d'entre elles) témoigne (imparfaitement) de cette expérience. Les autres doivent affronter la congestion des carrefours, en attente des « carrefours intelligents » prônés par le Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris¹⁸.



Piétons, cyclistes, tramways à Fribourg (Allemagne)

- plusieurs décennies après cette expérience avortée, la création intramuros de lignes à haut niveau de service est encore à l'état de projet. L'AUT FNAUT Ile

¹⁷ https://amtuir.org/06_htu_bus_100_ans/oa_1971_1980/oa_1971_1980.htm lu 16 octobre 2019
¹⁸ 6è rapport d'étape, 13 juillet 2017

de France attend d'ailleurs avec impatience l'avancement des réflexions concernant la future ligne 72 BHNS (Bus à haut niveau de service) de la rive droite, notamment son tracé qui devrait, comme nous l'espérons, se situer au plus près des pôles d'échange, notamment dans la zone centrale (gare de Lyon - Concorde) de préférence aux quais hauts. Quant aux projets de tramway sur cet axe ou sur celui desservant les gares, ils semblent oubliés,

- la création de voies express vélos conduit à la suppression pure et simple de couloirs réservés. Ainsi, tout récemment ont disparu les couloirs suivants :

- quai Anatole France, emprunté par 3 lignes : 68, ex-ligne pilote (!), 69 et 87,
- avenues de Saint-Ouen (bus 54, 74) et de Clichy (bus 81) entre La Fourche et les portes de Paris (mises à sens unique pour les véhicules individuels) dans le sens où la circulation est toujours autorisée ; ainsi, sur ces tronçons, on favorise la circulation des bus en créant un contresens mais, dans l'autre sens on supprime le couloir,

- Il ne faut pas oublier que ces couloirs sont réservés aux autobus mais également aux taxis et aux autres transports réguliers de voyageurs.

- enfin, faut-il rappeler que le système de transport de surface doit assurer le confort et l'information des voyageurs en attente. Les nombreuses critiques sur les nouveaux abribus ont démontré qu'il s'agit d'un point majeur. A l'heure actuelle, force est de constater que de nombreux progrès restent à faire pour rendre le réseau de bus parisiens attrayant

- information voyageurs défaillante ou absente aux arrêts du fait de la non-alimentation de nombreuses bornes d'information voyageurs (BIV) et ce, six mois après la mise en service du nouveau réseau,
- insuffisance du nombre de sièges aux arrêts.

En la matière, le meilleur peut côtoyer le pire.

Compte tenu de ces constats, il ne faut pas s'étonner que les dernières statistiques de trafic (1er semestre 2019) diffusées par le RATP indiquent que, parmi tous les modes de transport collectifs, seul le trafic des autobus intramuros est en baisse par rapport au 1er semestre de 2018. Certes, la RATP avance des explications tout à fait plausibles (mouvements sociaux du printemps, ampleur des travaux de voirie dans Paris) et indique que « depuis le début de l'année le parcours d'une ligne de bus sur deux a été affecté à un moment ou à un autre par des travaux de voirie, de chauffage urbain, de construction de logement¹⁹ ».

Il nous semble clair, au vu des pratiques des métropoles étrangères, que les transports collectifs de surface ne doivent pas constituer la variable d'ajustement mais, qu'au contraire, c'est



Partage de la voie réservée par les bus et les tramways à Francfort

l'automobile qui doit céder la place aux autobus et aux vélos. Il reste encore beaucoup à faire pour atteindre cet objectif et permettre aux autobus d'avoir une vitesse moyenne acceptable.



Abribus : au dessus Glens Falls - Etat de New-York USA, en bas à gauche Rome, à droite Francfort

19 Gilles Dansart, Mobilettre, 5 septembre 2019.

2^{ÈME} PARTIE

DANS LES FAITS, UNE TRADUCTION VARIABLE DE LA NÉCESSITÉ DU REPORT MODAL

Avant de présenter quelques réalisations concrètes, nous évoquerons quelques difficultés et freins liés à la gestion du changement de comportement vis-à-vis de la mobilité.

Quelques exemples étrangers :

L'Allemagne, qui jouit généralement en France d'une réputation de civisme et favorise depuis longtemps la pratique du vélo, connaît actuellement un débat assez vif sur le partage de l'espace en ville, notamment à Stuttgart, la « ville de l'automobile ». Ne craignant pas la polémique, le Parti Vert local (die Grünen) a ainsi proposé que les automobilistes ne soient autorisés à entrer dans le centre-ville que s'ils acquittent le prix d'un abonnement annuel aux transports en commun (365 €).

Dans un registre moins polémique, Andreas Scheurer, ministre fédéral des transports, souhaite modifier le code de la route (Straßenverkehrs-Ordnung, StVO), que certains considèrent comme étant le « code de la voiture » afin de le rendre plus adapté aux attentes des cyclistes et favoriser ainsi le report modal.

Parmi les mesures concrètes envisagées figurent :

- une hausse significative des amendes pour stationnement illicite des automobiles sur les pistes cyclables. Actuellement, la qualification juridique est celle de contravention (Ordnungswidrigkeit) alors que voyager sans billet dans les transports en commun est un délit (Straftat),
- l'introduction d'une « flèche verte » autorisant le tourne-à-droite aux cyclistes,
- une modification du cycle des feux de signalisation afin de réduire le temps accordé aux automobiles au profit des piétons, cyclistes et transports collectifs de surface.

Ces bonnes intentions se heurtent à plusieurs obstacles bien identifiés : manque de volonté politique en dépit de discours de façade, réticence de l'ADAC, principale association d'automobilistes, qui considère que « *chacun devrait pouvoir*



A Rotterdam, pré-annonce de feu vert pour éviter les freinages brusques des cyclistes.

influencer les émissions de CO2 liées à son comportement en matière de mobilité (et que) la politique devrait accompagner et encourager ces changements sans mesures fiscales ni restriction de circulation ²⁰. En outre, comme en France, sont pointés les délais jugés excessifs entre la décision et la réalisation d'équipement ou d'aménagement.

Pour ce qui concerne l'**Allemagne** et la **Grande-Bretagne**, une étude de la London School of Economics (LSE)²¹ comparant la mobilité à Londres et à Berlin se fixe pour but de contribuer à une plus grande compréhension des attitudes et du comportement des résidents urbains vis-à-vis du transport quotidien et d'utiliser les connaissances ainsi acquises pour évaluer le potentiel de changement de comportement et d'identifier davantage de politiques d'intervention ciblées. Cette étude comparative reconnaît combien les attitudes en matière de déplacement

20 « Mobilität in Deutschland : wie das Auto die Verkehrswende bremst » / Mobilité en Allemagne : comment la voiture freine le changement des pratiques de circulation ». Dominik Lauks, ARD.de / tagesschau.de lu le 05.08.2019

21 London School of Economics « Towards New Urban Mobility The case of London and Berlin », p 4 <https://lsecities.net/wp-content/uploads/2015/09/New-Urban-Mobility-London-and-Berlin.pdf>

diffèrent selon les lieux et combien les cultures locales en matière de mobilité façonnent les attitudes vis-à-vis de formes alternatives de transport. Cette étude définit six profils-types et donne les grandes lignes des politiques associées²² :

- personnes orientées traditionnellement vers l'automobile,
- sceptiques vis-à-vis de solutions de transit pragmatiques,
- personnes sensibles aux solutions de transport écologiques (green travel oriented),
- personnes sensibles aux solutions de transit pragmatiques,
- individualistes sensibles à la technologie,
- personnes orientées vers les solutions d'accès innovantes.

Cette approche différenciée (à adapter à la réalité parisienne) qui définit des politiques combinant plusieurs facteurs (mix of policy interventions) nous semble pertinente et préférable à un discours et à des mesures univoques en matière de déplacement qui risquent d'être inefficaces et de figer les attitudes.

Accompagner le changement

Comme le note Anne Faure «*il y a un enjeu énorme à former la population, à motiver les*

22 *ibid.* p 6

*gens pour les amener à changer réellement de comportement, à se déplacer de manière plus frugale. [...] La France est un des pays du monde qui compte le plus de trajets de moins d'un kilomètre effectué en voiture*²³ ».

L'étude des conditions de changement de comportement a donné lieu à une importante publication de l'ADEME²⁴. Ce document mobilise les outils de la sociologie mais comporte également plusieurs fiches pratiques qui intéressent directement la mobilité. Citons :

- les nudges (ou coups de pouce) : technique utilisée (notamment par la SNCF) pour faire évoluer des micro-comportements (p 20),
- les péages urbains (p 36),
- articuler les actions en faveur des transports en commun (p 141), etc.

Pourquoi ne pas mobiliser ces outils à Paris ?

Ces diverses initiatives d'incitation et d'accompagnement du changement étant rappelées, nous nous proposons d'examiner quelques pistes d'action concrètes incitant à un meilleur partage de la rue et à une circulation apaisée.

23 « La vie mobile, se déplacer demain en Ile-de-France » Les cahiers de l'IAU, septembre 2018, p 106

24 « changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité ; l'apport des sciences sociales pour comprendre et agir (septembre 2016) <https://www.ademe.fr/changer-comportements-faire-evoluer-pratiques-sociales-vers-plus-durabilite>



Genève bus : bi-articulé

3^{ÈME} PARTIE

UN DÉFI MAJEUR : PASSER DU CONCEPTUEL À L'OPÉRATIONNEL ; PRÉSENTATION DE QUELQUES PISTES D'ACTION CONCRÈTES

Nous avons regroupé ces pistes en plusieurs thèmes :

- réglementation et équipement de l'espace circulé :
 - o code de la rue, élaboration de la réglementation,
 - o carrefours intelligents, signalétique,
- promotion des transports collectifs de surface, de la pratique du vélo et de la marche,
- modification des pratiques et actions pédagogiques,
 - o plans de mobilité,
 - o réduction de la vitesse de circulation,
 - o initiatives pédagogiques,
 - o mobilité touristique,
 - o organisation des livraisons,
- informer les utilisateurs de l'espace circulé : pour un tableau de bord de la mobilité.

RÉGLEMENTATION ET ÉQUIPEMENT DE L'ESPACE CIRCULÉ

Le code de la rue

La notion de code de la rue a émergé progressivement en remplacement d'un code de la route rendu souvent inadapté à l'espace public urbain²⁵. Comme l'indique le site de la sécurité routière, ce terme désigne une démarche poursuivant un triple but :

- respect mutuel de tous les acteurs de la voie publique en rappelant aux automobilistes la nécessité de redoubler de vigilance envers les plus vulnérables,
- renforcement de la sécurité, avec la mise en place d'une signalisation claire, de règles de circulation et de stationnement

²⁵ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-la-route/le-code-de-la-rue>

spécifiques, et le port obligatoire d'un gilet de sécurité pour les cyclistes de nuit hors agglomération,

- écologie, en favorisant les modes de circulation doux en ville.

Le caractère obligatoire des mesures prises en ce sens est bien entendu subordonné à leur traduction dans le code de la route.

Comme le note Dominique Riou, « *les marges de progression demeurent très importantes en matière « d'apaisement » de la voirie et de partage de la rue. Manque de volontarisme, parfois, et contraintes budgétaires, souvent, pèsent beaucoup : le processus est lent face à des enjeux forts de ruptures entre territoires et de pression encore accentuée sur la mobilité des Franciliens et leur qualité de vie²⁶* ».

Le code de la rue 2016 rappelle qu'il convient : « *que les dispositions du code de la route et des réglementations locales issues du code de la rue soient portées par l'Etat et les collectivités territoriales à la connaissance de l'ensemble des citoyens et des usagers en déplacement. Une bonne communication et un effort continu de pédagogie doivent permettre une réelle compréhension de leurs fondements et de leurs objectifs. Il revient par ailleurs à l'autorité gestionnaire de voirie et à l'autorité investie des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement de mettre en œuvre les éléments d'information et d'aménagement de l'espace public afin que le comportement des usagers soit conforme et respectueux de l'ensemble des réglementations. Enfin un contrôle du respect des règles doit être assuré. Une telle démarche conditionne en effet la crédibilité et par conséquent l'efficacité du système de déplacement : sécurité, gestion des priorités, vitesses, gestion du stationnement. Les agents chargés de ces tâches ont également pour mission de conseiller et d'informer l'ensemble des acteurs et des usagers de l'espace public en ville²⁷* ».

²⁶ Dominique Riou, op cit p 105

²⁷ Code de la rue 2016, page 33

<https://www.ruedelavenir.com/actualites/nouvelle-edition-du-code-de-la-rue-2016/>

A titre d'illustration, on peut évoquer l'expérience faite par le CEREMA²⁸. Ce travail, mené en utilisant des méthodes d'observation statistiques, se conclut ainsi : « *Ce travail invite les gestionnaires à observer finement les comportements avant de choisir un régime de priorité dans une intersection entre un aménagement cyclable et une voirie générale. Il est également souhaitable que le régime de priorité choisi soit en cohérence avec les comportements observés si ceux-ci correspondent aux objectifs de sécurité et de niveau de service* ».

Le code de la route doit suivre les évolutions d'usage de l'espace circulé. Ainsi, après une certaine passivité traduisant un véritable effet de sidération, une nouvelle réglementation relative aux trottinettes vient d'entrer en vigueur en France (août 2019)²⁹: Tout l'enjeu est évidemment de la faire connaître et, on l'espère, de la faire respecter.



Une nouvelle réglementation est entrée en vigueur pour les trottinettes

28 « Analyse de l'influence de la signalisation sur les interactions entre les cyclistes et les automobilistes. Le cas de deux intersections entre une piste cyclable et la chaussée générale » (septembre 2018).

29 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/nouvelle-reglementation-trottinettes-engins-deplacement>

Elaboration de la réglementation

Le site internet de la Préfecture de police indique que la direction des transports et de la protection du public (DTPP) et ses entités rattachées (DDPP, IML, IPPP) compte 650 collaborateurs, répartis sur 5 filières professionnelles et 17 corps différents. Chaque mois, plus d'une centaine d'indicateurs sont suivis au titre de la performance et de l'activité de la direction³⁰. Au sein de la Sous-Direction des déplacements et de l'espace public (SDDEP), le BUREAU DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA GESTION DE L'ESPACE PUBLIC (BRGEP) « *met en œuvre la police de la circulation et du stationnement à Paris, dans le champ de compétence du Préfet de Police. Dans le champ de compétence relevant du maire de Paris, il prépare des avis ou des prescriptions du préfet de Police. Pour l'ensemble des aménagements de voirie (piste cyclable, piétonisation de voies, création de zones 30 ou de zones de rencontre), le BRGEP conduit des études techniques et juridiques*³¹ ».

A Paris, le site de la Préfecture de Police propose, sous la rubrique « circuler en toute sécurité », quelques supports axés sur la sécurité mais cette rubrique voisine avec de nombreux autres thèmes et relève un peu du fourre-tout ce qui, malheureusement, ne donne pas une image dynamique de l'implication de cette administration dans la promotion d'une mobilité apaisée. Grâce à une ergonomie adaptée permettant de naviguer efficacement au sein d'une matière complexe, le citoyen parisien apprécierait sans doute de disposer d'informations plus opérationnelles sur les réflexions et travaux menés par cette grande institution.

30 Site internet consulté le 26 août 2019

31 <https://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Nous-connaître/Services-et-missions/Service-de-la-communication/Nos-publications>

Carrefours dits « intelligents »

Dans son 6ème rapport d'étape (13 juillet 2017) cité plus haut, le comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris relève que « les bus RATP suivant ou recoupant les quais ont tous connu des allongements de leurs temps de parcours tout au long de la période d'observation (septembre 2016 à mai 2017) notamment en heure de pointe du soir où il peut atteindre plus de 3 minutes ». Sans juger de la décision politique, ce comité préconise la création de « carrefours intelligents³² ». Ce point clé pour faciliter la régularité des autobus mériterait une communication détaillée de l'état des réflexions alors que des projets scientifiques existent³³.

La mise en œuvre de la vidéo verbalisation aux carrefours se rattache évidemment à ce thème mais elle n'épuise pas le sujet ; elle doit être complétée par une gestion dynamique des feux de circulation (avec priorité aux transports collectifs) incluant le cas échéant un raccourcissement des cycles nocturnes, ce qui permettrait de compenser une éventuelle généralisation de la limitation de vitesse intramuros à 30 km / h.

32 Op cit p 4

33 <https://anr.fr/Projet-ANR-07-TSFA-0009>

Le sujet de la signalisation dynamique mériterait une étude approfondie. A notre connaissance, aucune expérience significative n'est en cours à Paris en ce domaine. Cependant, des spécialistes du secteur routier ont déjà mis au point des solutions³⁴ permettant, grâce à des LEDs raccordées à un réseau électrique d'adapter en temps réel la signalétique au sol en fonction des besoins des usagers :

- mise en lumière des passages piétons,
- fluidification du trafic sur les voies de circulation existantes en donnant la priorité à certains véhicules sur des périodes de temps précises. Par exemple, le passage d'une ligne continue à une ligne discontinue, avec la signalisation adaptée, peut permettre :
 - o de libérer une voie normalement réservée aux véhicules prioritaires au bénéfice du trafic général ;
 - o d'affecter temporairement la voirie à un ou plusieurs véhicules prioritaires ou à une catégorie d'usagers.

En regard de telles perspectives, la vidéo verbalisation en cours de déploiement ne répond qu'imparfaitement à l'objectif de gérer les

34 <https://www.colas.com/fr/solution-de-signalisation-dynamique> Lu le 24 octobre 2019



Train de bus à l'arrêt rue du Faubourg Saint-Denis à Paris

flux de façon dynamique dans la mesure où elle dénote une attitude défensive voire uniquement répressive..

Signalétique

Le code de la rue, cité plus haut, comporte des considérations relatives à la signalisation qui conditionne le respect de la hiérarchie des usagers.

« Les nouvelles politiques et les principes de réaménagement de voirie font l'objet de réflexions menées à l'échelle nationale et à travers des plateformes d'échanges techniques ». Exemples : programme « une voirie pour tous » portée par le CEREMA, Plan d'action pour les mobilités actives (Pama), stratégie national portée par l'Etat depuis 2013, assises de la mobilité (2017) dans la perspective de la loi d'orientation sur la mobilité... » sans oublier l'action des associations qui joue un rôle moteur pour accélérer l'évolution des modes de pensée et des modes de faire ³⁵».

Il est en effet nécessaire de manifester l'importance donnée au sujet du partage de la rue en assurant l'entretien de la signalisation statique. Or, il suffit de circuler dans Paris pour constater que la situation n'est pas satisfaisante :

- panneaux peu visibles,
- marquage au sol souvent peu apparent ou effacé n'incitant pas au respect du code de la route :
 - lignes (centrales) continues matérialisant l'interdiction du franchissement pour effectuer des manœuvres potentiellement dangereuses (tourne-à-gauche, voire demi-tour),
 - passages protégés pour piétons
 - pictogrammes signalant les pistes cyclables,
 - bandes délimitant les couloirs réservés,
 - fléchage directionnel dans les voies routières, etc.

Il ne faut certainement pas sous-estimer la portée pédagogique et symbolique d'un

35 Dominique Riou, op cit p 102

La FNAUT fait partie des partenaires de la FUB et est représentée au Conseil d'administration de rue de l'Avenir.

<https://www.fub.fr/fub/partenaires>

entretien régulier de la signalisation statique sans oublier évidemment, la sécurité qu'elle procure, notamment aux piétons empruntant les passages protégés. Des actions correctives à court terme seraient d'autant plus souhaitables que les budgets à y consacrer sont relativement limités.



Signalisation effacée - rue de la Chapelle Paris

Pour ce qui concerne les pistes cyclables et les passages protégés pour piétons, de nombreuses villes utilisent des enrobés de couleur différente pour les matérialiser. A condition, qu'ils soient de bonne qualité (et ne favorisent pas les dérapages en cas de pluie), nous pensons qu'il serait opportun que la DVD considère leur emploi à Paris.



Piste cyclable à Boston USA

Promotion des transports collectifs de surface

« Il ne faut pas cacher les bus mais les montrer, comme un mode à mettre en valeur. Tout le monde ne peut pas, ou n'a pas envie de faire du vélo : le réseau de bus est lui aussi un excellent moyen de découvrir la ville [...] Pour cela, il doit être visible, accessible, accueillant, confortable. Le réseau parisien possède une bonne vingtaine de lignes qui desservent des sites touristiques. Celles qui desservent le périmètre Champ de Mars – tour Eiffel - Trocadéro sont dans ce cas, puisqu'elles passent dans d'autres sites très fréquentés comme Étoile, Champs-Élysées, Opéra, Bastille, les grands boulevards, Clichy-Pigalle, la Seine rives droite et gauche, le quartier latin etc. Il faut même aller plus loin : mettre à disposition un dépliant touristique à l'intérieur du bus ; installer un affichage à commande numérique le long du bus nommant des sites qu'il parcourt, et un écran à l'intérieur indiquant les points d'intérêt de l'arrêt desservi (cela existe dans certaines villes). Cela supposerait que la Ville porte le même amour pour ses transports en commun de surface que pour ses vélos.³⁶ ».

36 Cahier d'acteur déposé par l'AUT FNAUT IDF dans le cadre de la consultation : « Grand site Tour Eiffel : un poumon vert au cœur de Paris » (2 juillet 2019)

Politique en faveur de la pratique du vélo

En France, Vélocité Grand Montpellier a rédigé en novembre 2015 un document de synthèse³⁷ intitulé « pour une politique facilitant les déplacements en vélo dans l'aire métropolitaine de Montpellier ». Nous en extrayons ci-après quelques considérations générales qui nous semblent transposables à Paris sans qu'il s'agisse d'un plaidoyer pro domo :

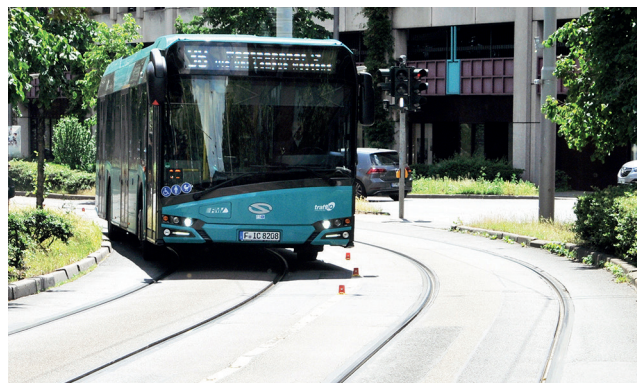
- affirmer et transmettre les droits et devoirs des cyclistes
- assurer le respect de la réglementation

Vélocité regrette le laxisme des autorités en matière de maintien de l'ordre et du respect de la réglementation...Il paraît impératif que la ville « fasse rigoureusement appliquer l'ensemble de la réglementation concernant l'interdiction

37 http://www.velocite-montpellier.fr/wp-content/uploads/2013/10/2015-11-VelociteMTP_Aujourd'hui_demain_Velo_dans_grand_Montpellier.pdf - Lu le 21 octobre 2019

En matière de partage de l'espace circulé, on notera que, dans de nombreuses villes, les couloirs réservés aux transports en commun sont « mixtes », c'est-à-dire qu'ils sont empruntés aussi bien par les tramways que par les autobus. L'emprunt (partiel) de cette emprise par les autobus pourrait peut-être permettre de faciliter la circulation dans des carrefours complexes ou sur des portions de couloirs axiaux.

Il reste que la pratique de couloirs réservés suffisamment larges (4,5 m) reste la bonne solution pour concilier le trafic des bus et des vélos (là où le flux de ces derniers n'est pas trop important) à condition évidemment que cyclistes et machinistes respectent les règles d'usage.



Bus sur une voie de tram à Francfort



Vélorue à Louvain en Belgique

du stationnement sur les voies et les pistes cyclables. Les extrémités des bandes cyclables ne doivent plus être considérées comme des parking subsidiaires, ni les pistes cyclables comme des bornes d'arrêt pour les livraisons³⁸ ». Le débat actuel en Allemagne (voir plus haut) démontre que la question n'a pas perdu de son acuité. Comme le dit Cem Özdemir (député au Bundestag), « les

38 Ibid

cyclistes doivent se sentir autant en sécurité que les conducteurs de SUV ».

- éduquer et communiquer sur le vélo.

Pour conclure, Vélocité observe que « certaines de ces propositions ne nécessitent pas un important travail de planification, ou des budgets immédiatement conséquents : tourner à droite au feu, respect et entretien des parcours cyclistes, etc. »

En outre, « le laxisme concernant la réglementation de la circulation et du stationnement des motos [...] a favorisé un fort report modal de la voiture sur les deux roues motorisées au détriment du vélo et une présence prégnante d'engins bruyants, polluants et embarrassant le domaine public³⁹ ».



Invasion de la bande cyclable par les deux-roues motorisées sur le pont de la Concorde à Paris

- Et à l'étranger ?

Plusieurs initiatives existent pour permettre aux cyclistes et aux piétons de signaler les points dangereux comme à Fribourg, en Allemagne⁴⁰. En Allemagne également, une application, « pour des itinéraires libres et sûrs », développée par une initiative privée, permet de signaler les obstacles à la circulation des piétons et des cyclistes. Toutefois, cette initiative est considérée avec réserve par les autorités locales. En effet, celles-ci sont partagées sur la conduite à tenir vis-à-vis de photos d'infractions potentielles transmises par des personnes privées⁴¹.

Enfin, toujours en Allemagne, le congrès national annuel du transport par cycle présente une très nombreuse documentation au format

39 Velocités, op cit. .

40 <http://www.besser-unterwegs-in-freiburg.de>

41 <https://www.wegeheld.org>

.PDF (essentiellement en allemand mais il y a beaucoup de visuels). On notera que l'édition 2019 à Dresde comportait deux interventions (en anglais) du CEREMA sur deux thèmes parisiens :

- la piétonisation des berges de la Seine (relief potential of cycling in France)

- pourquoi il est plus sûr pour un cycliste de ne pas s'arrêter à chaque feu de signalisation ?

Nous invitons le lecteur à consulter ces présentations très riches et détaillées⁴².

A Vienne, l'agence de la mobilité (Mobilitätsagentur) propose un site dédié aux cyclistes⁴³. Ce site, très dynamique, propose de nombreuses vidéos sur la pratique du vélo.

Piétons

La Ville de Paris dispose, on l'a vu, d'un Plan piéton mais il serait souhaitable de l'actualiser régulièrement et de communiquer de façon plus dynamique sur ce mode de déplacement essentiel.

Ainsi, l'agence de mobilité de la ville de Vienne diffuse, à partir d'un site dédié, un rapport annuel pour les piétons (Zu Fuss Bericht, disponible également en anglais)⁴⁴ qui inclut de nombreux conseils pratiques, un rappel des dispositions du code de la route, une explication de la signalisation, etc.

Voir par exemple la vidéo concernant l'action ludique en vue d'inciter les automobilistes à respecter les passages protégés (Merci de vous arrêter / Danke für Stehenbleiben)⁴⁵.

De même à Bâle, l'office de la mobilité propose un site dédié aux piétons⁴⁶.



Les bancs bien répartis sur la voie publique sont une aide à la mobilité des personnes âgées ou handicapées

42 <https://www.nationaler-radverkehrskongress.de/praesentationen/>

43 <https://www.fahrradwien.at/>

44 <https://www.wienzufuss.at/zu-fuss-gehen-in-zahlen/wissenswertes-zum-fussverkehr>

45 <https://www.wienzufuss.at/tipps-und-regeln/zebrastreifen/>

46 <https://www.mobilitaet.bs.ch/fussgaenger.html>

Modification des pratiques et actions pédagogiques

Plan de mobilité

Un récent rapport du CESER Ile-de-France⁴⁷ rappelle qu'« un dispositif réglementaire nouveau a été instauré par l'article 51 de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui a rendu obligatoire la mise en place de plans de mobilité pour toutes les entreprises regroupant au moins 100 salariés sur un même site. En Ile-de-France ceci portait sur 7000 établissements, qui devaient réaliser leur plan de mobilité avant le 1er janvier 2018 et le transmettre à Ile-de-France Mobilités (IDFM). Il a, de plus, été complété par le Plan de Protection de l'Atmosphère en Ile-de-France - objet d'un arrêté préfectoral du 31 janvier 2018 - dont les dispositions spécifiques étendent notamment l'obligation à 1000 établissements supplémentaires.

Le plan de mobilité est élaboré au sein d'une ou plusieurs entreprises et/ou administrations en concertation avec les personnels. Il définit les actions concrètes à mettre en œuvre pour :

- *encourager l'usage de modes alternatifs à la voiture, lorsque cela est possible, développer le covoiturage et recourir aux modes de transport peu consommateurs d'énergie ou moins émetteurs de polluants,*
- *réduire les besoins en déplacements, par exemple par le développement du télétravail, et améliorer la sécurité des déplacements domicile-travail et professionnels,*
- *afin que les personnes en tirent bénéfice (amélioration de la qualité de vie au travail, réduction du coût des déplacements) tout comme la collectivité (moins de congestion, moins de pollution, moins de consommation d'énergie). [...]*

Pour l'instant, seuls 200 plans couvrant 300 établissements représentant 300 000 salariés ont été déposés. Les entreprises ont souvent réservé un accueil distant à ce qui est vu comme une contrainte réglementaire pour laquelle elles n'ont pas beaucoup de prise et qui motive modérément

47 Jean-Michel Richard, « mobilité des personnes : comment mettre en œuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies ? », 13 juin 2019, p 11 et 12

leurs salariés. Ce dernier point est à relier à des freins psychologiques bien connus comme la force de l'habitude, la peur de circuler à vélo, la relative complexité de la multimodalité⁴⁸ ».



Contrôle de vitesse dans la banlieue de Copenhague

Certes, la mise en œuvre des plans de mobilité relève de la responsabilité d'IDFM ; il nous semble cependant que la DVD pourrait jouer en la matière un rôle d'information et d'incitation.

Réduction de la vitesse de circulation

Dans les pays qui ont adopté la limitation de vitesse à 30 km/h, on observe la mise en place d'une nouvelle mesure qui consiste à réduire la vitesse la nuit sur les grandes artères qui sont hors des périmètres. A Paris, au contraire, on observe une tendance très nette à l'accélération de la circulation dès que le trafic se réduit. Les véhicules de tous types (y compris les autobus) dépassent fréquemment sur les grandes artères la vitesse limite de 50 km/h dès lors qu'aucun dispositif de contrôle de vitesse n'est en place. Cela pose évidemment un problème de changement de comportement et d'acceptabilité sociale : l'automobiliste qui respecte la limite de 50 km/h sur les grandes artères doit souvent assumer la pression agressive d'autres automobilistes. Il importe donc que le contrôle du respect des limitations de vitesse soit renforcé.

48 <https://www.ceser-iledefrance.fr/travaux/mobilite-personnes-mettre-oeuvre-perspectives-offertes-nouvelles-technologies>

Initiatives pédagogiques

Quelques exemples :

En **Autriche**, les écoliers sont invités à passer un permis vélo (Radfahrprüfung) qui comporte une partie théorique et une partie pratique⁴⁹.

En **Suisse**, le site Pro Vélo⁵⁰ propose des cours de conduite et donne de nombreux conseils sur la pratique du vélo.

Des actions sont menées en France par plusieurs acteurs dont des associations cyclistes et la Prévention Routière. Elles mériteraient d'être mieux connues, voire systématisées, notamment auprès des écoliers.

Mobilité touristique

La ville de Paris dispose d'un schéma de développement touristique de Paris (2017 – 2022). Ce document très détaillé comporte 59 fiches-action par thème dont plusieurs (41 à 48) sont relatives à la mobilité⁵¹. Par exemple :

- organisation d'une mobilité par autocar plus respectueuse de l'environnement et de l'espace public (action 45),
- développement des mobilités touristiques douces et réorganisation des pôles touristiques parisiens (fiche 46),
- encouragement à la mobilité touristique en transports collectifs (fiche 47),



Balade touristique à vélo, av du Président Wilson à Paris

49 <http://www.radfahrprüfung.at/>

50 <https://www.pro-velo.ch/fr/projets/cours-de-conduite/calendrier-des-cours-de-conduite/?CoursesSearch%5Bregion%5D=60>

51 <https://presse.paris.fr/wp-content/uploads/2016/11/Schéma-de-Développement-touristique-de-Paris-2017-2022.pdf>

- développement de la qualité de l'offre de transport public particulier de personnes (fiche 48) ; ce point concerne les gares routières et la gestion des circuits touristiques, sujets d'actualité à Paris.

- De nombreuses actions envisagées font écho à notre étude « Le tourisme à Paris : quels modes de déplacement ? » (septembre 2015) qui évoque notamment les expériences de Londres et de Vienne en la matière.



Véhicules d'Open Bus (RATP Group) stationnés dans le couloir réservé rue Auber.

On ne peut que regretter qu'à notre connaissance, aucun moyen ne permette au public d'avoir une information sur l'avancement des actions citées.

Il faut observer enfin, en écho aux développements ci-dessus sur la promotion des transports collectifs dans un but touristique, que la création de lignes spécialisées (dont l'exploitation problématique à Paris est heureusement en cours de régularisation sous l'égide d'IDFM) n'est pas, contrairement aux apparences, l'unique outil de mobilité touristique collectif en surface. Ainsi, la ville de Vienne (Autriche) propose des circuits utilisant des tramways historiques circulant sur les lignes régulières⁵². D'autres villes (Budapest et, bien sûr, Lisbonne) promeuvent l'intérêt touristique de certaines lignes régulières, moyen opportun pour éviter l'uniformité des « hop on, hop off » présents un peu partout et pour promouvoir le transport public.

52 <https://www.wien.info/fr/sightseeing/sights/vienna-ring-tram>

Tableau de bord de la mobilité

Si l'on veut donner un sens à l'open data, particulièrement dans le domaine de la mobilité, il importe de permettre un accès facile et organisé aux informations en veillant à l'adéquation des contenus et de leurs cibles (ainsi, l'usager de la rue n'a pas forcément besoin de consulter des documents techniques).

Pour prendre un exemple pratique : la publication « A vélo », hors-série du magazine « A Paris » (été 2019) présente un schéma des différentes mesures en cours dans le cadre du déploiement du « plan vélo⁵³ ». Pourquoi cette présentation ne pourrait-elle devenir un portail

53 le plan vélo rayonne », A vélo, hors-série du magazine « à Paris » (été 2019), p 4-5.

permettant d'avoir accès aux éléments relatifs à chacune de ces actions et de connaître leur degré d'avancement ? Bien entendu, ce type de présentation pourrait être décliné pour les autres modes. Il serait également possible de s'inspirer de l'ergonomie du site : Muoversi a Roma (ville jumelée avec Paris)⁵⁴ permettant ainsi de faire évoluer l'image du site de l'observatoire de la mobilité géré par IDFM qui a le mérite d'exister mais reste institutionnel⁵⁵.

54 <https://romamobilita.it/it/muoversiaroma>

55 <http://www.omnil.fr/spip.php?article94>



A Bâle : la bande rouge est destinée à signaler aux automobilistes qu'il s'agit d'un endroit dangereux

Une question récurrente : la logistique (livraisons)

La Mairie de Paris, en concertation avec les professionnels, a mis en place en 2013 une « charte en faveur d'une logistique durable⁵⁶ ». Cette charte comporte 16 fiches actions pourvues d'un calendrier (lancement des expériences ou des études, bilan et préconisations). Plusieurs de ces fiches intéressent directement l'espace circulé car elles visent à mieux réguler les livraisons. Malheureusement, le bilan de ces expériences n'est pas disponible et il est impossible de savoir, pour la plupart d'entre elles, si elles sont définitivement abandonnées. En particulier, l'organisation de plateformes urbaines (en dehors de l'Hôtel logistique de Chapelle International inauguré en juin 2018 et qualifié à cette occasion « d'iconique » par les autorités municipales reste à confirmer. Ainsi, la fiche-action correspondante (n°2 de la charte) prévoyait pour 2013 la « définition du concept et l'identification d'autres sites potentiels dans Paris ».

Ce travail a-t-il été fait, par exemple dans le cadre de la réflexion récente sur l'aménagement de la gare des Gobelins ? Autre interrogation : à l'heure actuelle, la question des livraisons ne semble pas encore prise en compte dans le projet de réaménagement du secteur Gaîté-Montparnasse, ce qui inquiète les riverains et les parents d'élèves, compte tenu de la concentration des commerces et, par suite, du trafic potentiel de véhicules de livraison (rues Jean Zay et du Commandant René Mouchotte).

En tout cas, il ne nous semble pas qu'une politique d'ensemble en vue de limiter l'entrée des camions dans Paris et de rationaliser les livraisons (afin, entre autres, de lutter contre l'occupation des couloirs réservés), ait été arrêtée. Faute de cette

56 <https://api-site.paris.fr/images/80326>

réflexion, consistant à valoriser le potentiel constitué par des espaces ayant souvent eu dans le passé une vocation ferroviaire (débords des grandes gares ou des anciennes gares de la petite ceinture ferroviaire), la solution, peu satisfaisante, sera d'entrer dans la voie de l'interdiction et aucun changement de paradigme ne sera initié en la matière. Ainsi, dans l'urgence, « depuis le 22 août, les camions de plus de 7,5 t ne sont plus autorisés à circuler dans le centre de Cologne, à l'exception des camions de livraison. Cette décision est une étape de plus dans le projet de purification de l'air adopté par la municipalité. L'annonce de cette mesure, au début de l'été, avait suscité de vives réactions de la part des représentants du secteur de la logistique et de l'industrie⁵⁷ ».

Encore une fois, toutes ces réflexions et mesures militent pour la création d'un contexte, voire d'une culture, propice à créer les conditions d'une circulation apaisée qui ne peut que favoriser le report modal et réduire les émissions. Il est évident qu'il s'agit là d'une visée à long terme assez peu compatible avec des actions de communication ou des effets d'annonce sans lendemain.

57 La Newsletter du Fret n°445, 2 septembre 2019



CONCLUSION

Ce rapide tour d'horizon qui est loin d'épuiser le sujet des moyens à utiliser pour favoriser un partage aussi serein que possible de l'espace circulé conduit à une évidence : les outils ne manquent pas. Il reste à les mettre au service d'une politique volontariste coordonnant les divers acteurs. Avant de formuler quelques suggestions d'actions concrètes qui pourraient être mises en œuvre à Paris, il apparaît que la double condition pour progresser sur la question difficile du partage de l'espace circulé est d'avoir une vision à moyen / long terme pour accompagner le changement et de coordonner les initiatives – nombreuses - qui sont - ou non - engagées. Trop souvent, en effet, une communication ponctuelle et ou sectorielle prend le pas et peut donner l'impression que l'on répond à des attentes catégorielles. Nous pensons en particulier à la promotion du vélo à Paris qui, certes, permet de rattraper un grand retard mais pourrait aussi donner l'impression que les autres modes de déplacement sont oubliés. Il importe que toutes les parties prenantes soient mobilisées sur le moyen - long terme et délivrent une information régulière. A ces conditions seulement pourront être dépassées les postures catégorielles ou politiciennes qui entravent les avancées en matière de partage de l'espace circulé.

En d'autres termes, il s'agit de substituer à la politique menée actuellement et se traduisant par des plans dont on apprécie difficilement la continuité et le suivi, une démarche globale faisant dialoguer les modes et surtout, donnant aux citoyens et usagers les moyens de comprendre les tenants et aboutissants des politiques engagées. En un mot, au-delà du dialogue qui existe au sein de multiples instances municipales : préférer la communication opérationnelle et factuelle à la communication institutionnelle.

Dans ce cadre, nous suggérons les mesures suivantes :

- **dynamisation de l'information** sur les initiatives prises ou en cours en matière de mobilité par la **création d'un tableau de**

bord de la mobilité donnant une information dynamique sur les pratiques et l'avancement des projets,

- intensification de **l'entretien de la signalisation** afin de manifester l'importance donnée au sujet du partage de la rue : panneaux, marquage au sol souvent peu apparent ou effacé n'incitant pas au respect du code de la route,
- mise en place d'une **véritable présence des forces de l'ordre pour appuyer les actions pédagogiques et, réprimer si nécessaire**. En matière de circulation, la Préfecture de police donne la priorité à la vidéo surveillance (et à la vidéo verbalisation). Dans ces conditions, il nous semble indispensable que la Ville intensifie le déploiement de ses Agents de sécurité Publique (ASP) en leur donnant des ordres de mission clairs en matière de surveillance du respect des règles de circulation et de stationnement. Ce déploiement pourrait s'appuyer (sous réserve de vérification de leur faisabilité juridique) sur des signalements faits par les usagers de la rue.
- **définition d'une politique d'incitation et d'accompagnement du changement par profil d'utilisateur**. Une communication ciblée nous semble en effet plus efficace que des actions globales par mode qui ne favorisent pas une culture de partage de la rue.

Il nous semble opportun de dépasser la politique de communication actuelle se contentant d'actions de communication aléatoires en articulant de façon précise : les informations, actions pédagogiques, techniques et mesures de répression de façon à parvenir à une véritable mise en œuvre du plan de déplacement à Paris.

- enfin, **faire respecter la hiérarchie des modes** : la seule variable d'ajustement dans un espace circulé contraint doit, in

fine être l'automobile compte tenu de la place qu'elle occupe. Si la création du REVe manifeste que le message semble passé pour la pratique du vélo, force est de constater que les transports collectifs de surface sont laissés pour compte : les obstacles cités plus hauts (dissociations d'itinéraires, absence de priorité aux carrefours, non-respect des couloirs d'autobus) les rendent peu attractifs. Est-il normal que la vitesse moyenne des autobus parisiens soit inférieure à 10 km /h et que leur trafic soit en baisse ?

En définitive, le partage de l'espace circulé ne pourra évoluer en respectant les préconisations ci-dessus qu'à la condition d'une refonte complète du plan de circulation à Paris.



Une image devenue rare : une fonctionnaire de police réglant la circulation - Paris gare du Nord en 2017



Des transports plus efficaces
Des déplacements plus agréables
Des voyageurs mieux écoutés

Association des Usagers des Transports - FNAUT - Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
Tel 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org- www.aut-idf.org
Twitter @Asso_usagersidf